Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

Justizrat Dr. Dr. Julius Magnus, Berlin, Rechtsanwalt Dr. Heinrich Dittenberger, Leipzig
unter Mitwirkung von Rechtsanwalt Dr. Dr. Max Hachenburg, Mannheim.

Verlag: W. Moeser Buchhandlung, Inh.: Oscar Brandstetter, Leipzig C 1, Dresdner Straße 11/13.
Fernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postscheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Nikischplatz 3, Zahlungen auf Postscheckkonto Leipzig 10102 zu richten.
Alle Sendungen für die Schriftleitung der JW. werden nach Berlin W 62, Maaßenstr. 27 erbeten.

„Sie fahren in diesem Wagen auf eigene Gefahr ...“[1])

Von Rechtsanwalt Dr. Arndt, Düsseldorf.

Die Gefährdungshaftung des KraftfG. versagt gegenüber den bei einem Unfall verletzten, durch das Kraftfahrzeug selbst beförderten Personen (§ 8 KraftfG.). Trotzdem werden diese Personen oder ihre Hinterbliebenen sich mit Schadensersatzansprüchen regelmäßig an den Halter des Fahrzeuges wenden, da die Verfolgung der Rechtsansprüche gegen den meist vermögenslosen Führer praktisch wertlos ist. Sei es nun, daß der Halter aus Beförderungsvertrag oder bei einer reinen Gefälligkeitsfahrt aus §§ 823, 831 in Anspruch genommen wird (vgl. Arndt, JW. 1929, 898), er wird sich nicht selten darauf berufen, daß er sich von jeglicher Haftung freigezeichnet habe durch ein im Wagen befindliches und jedem Fahrgast sofort in die Augen fallendes Schild: „Sie fahren in diesem Wagen auf eigene Gefahr ...“ (oder so ähnlich). Die Frage nach der Tragweite eines solchen Schildes ist daher sehr naheliegend; nicht nur deswegen, weil das Gericht, wenn es dem Schilde Bedeutung beimessen würde, der materiellen Prüfung des Unfalles und der Haftpflicht des Bekl. enthoben sein würde; sondern das Schild würde in diesem Falle auch von nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Bedeutung werden insoweit, als der Halter sich durch die Anbringung eines solchen Schildes der Kostenlast einer Insassenhaftpflichtversicherung entziehen könnte.

Bei der rechtlichen Beurteilung eines solchen Schildes stehen nun folgende Fragen im Vordergrunde:

1. Ist ein Verzicht des Fahrgastes auf etwaige Schadensersatzansprüche, hervorgerufen durch einen Unfall des Kraftfahrzeuges, also auf unbekannte Ansprüche, überhaupt möglich? Diese Frage ist zu bejahen. RG.: LZ. 1925, 968/69 führt in einer Aufwertungssache zwar aus: „Auf einen Anspruch, den man nicht kennt, kann man nicht verzichten“, doch wird man diesen Grundsatz nicht generell auf Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung oder Beförderungsvertrag anwenden können. Wie denn ja auch RG. 84, 400/405 und Recht 1913 Nr. 3240 sowie Recht 1914 Nr. 2984, dann aber namentlich auch in seiner gesamten Rspr. zur Gefälligkeitsfahrt (vgl. hierzu die Literaturangabe in meinem Aufsatze JW. 1929, 898) von einer solchen Möglichkeit des Verzichtes auf unbekannte Ansprüche ausgegangen ist.

2. Liegt in einem solchen Verzicht nicht eine Schenkung und bedarf er daher der Form des § 516 BGB.? Bei einer reinen Gefälligkeitsfahrt liegt keine Schenkung vor, weil der Verzicht des Fahrgastes zum Teil ein Äquivalent für die Mitnahme im Fahrzeuge des Halters darstellt, also nicht unentgeltlich erfolgte. Schwieriger ist die Frage beim Beförderungsvertrag, weil der Halter hier sein Äquivalent für die Mitnahme des Fahrgastes bereits durch Zahlung oder durch andere wirtschaftliche Vorteile irgendwelcher Art erhält. Man wird aber auch diesen Verzicht nicht als Schenkung aufzufassen haben im Hinblick auf § 517 BGB. Denn wenn hiernach schon ein Verzicht „auf ein angefallenes, noch nicht endgültig erworbenes Recht“ nicht als Schenkung anzusehen ist, so wird man im Wege der Analogie oder des Schlusses a majore ad minus diesen Grundsatz erst recht auf ein „noch nicht angefallenes, aber etwa anfallendes Recht“ anzuwenden haben. Da im übrigen auch die gesamten Entsch. unserer Rspr. zur Frage der Gefälligkeitsfahrt von der Möglichkeit eines solchen formlosen Verzichtes ausgehen, so erübrigt sich ein weiteres Eingehen auf diese Frage.

3. Kann ein Verzicht stillschweigend erklärt werden? Walsmann, Der Verzicht, S. 332, geht so weit, bei Stillschweigen regelmäßig einen Verzicht anzunehmen. Ob man dem folgen soll, mag dahingestellt bleiben; jedenfalls ist nicht einzusehen, warum gerade der Verzicht, wie andere Rechtsgeschäfte auch, nicht durch konkludente Handlungen erklärt werden soll. (So auch RG. 73, 182 = JW. 1910, 492; RG.: JW. 1911, 87; Recht 1911 Nr. 3441; anders RG.: Gruch. 55, 343 und Recht 1920, 2344.) Man wird aber in Anbetracht der außerordentlichen Tragweite eines solchen Verzichtes, der sich ja auch auf die Hinterbliebenen erstreckt (RG. 65, 313 = JW. 1907, 308), das Vorliegen eines stillschweigenden Verzichtes besonders streng zu prüfen haben (RG.: SeuffArch. 78 Nr. 12 und RG.: RKraftf. 1926, 101; Recht 1913 Nr. 3240 und 1914 Nr. 2984).

4. Demnach fragt es sich lediglich, ob ein Fahrgast, der das im Wagen angebrachte Schild liest und hierzu stillschweigt, durch eben dieses Stillschweigen seinen Verzichtswillen zum Ausdruck bringt.

Es liegt nahe, hier an die in Hotels und Restaurants vielfach angebrachten Schilder: „Für aufgehängte Garderobe übernimmt der Wirt keine Haftung“ (oder so ähnlich) zu denken, mit deren Bedeutung sich die Rspr. schon öfter befaßt hat. Der RGKomm., Aufl. 1928, sagt hierzu (§ 701 Anm. 5):

[1]) Literatur: Hartmann: RKraftf. 1927, 44; Arndt: JW. 1929, 898; Fischbach: RKraftf. 1929, 263; Arndt, Kartei d. Automobilrechts, Kartenfolge „Gefälligkeitsfahrt“.

„Diese Vereinbarung (nämlich der Haftungsausschluß) kann zwar nicht schon durch einen einseitigen Anschlag des Wirtes und bloßes Stillschweigen des Gastes hierzu, wohl aber durch eine auf dessen Grundlage zwischen Wirt und Gast erfolgte Verständigung herbeigeführt werden.“

(Ebenso Hartmann: RKraftf. 1927, 44 in bezug auf das Schild im Kraftfahrzeug.)

Aber diese Ausführungen decken sich nicht mit der oben angeführten Rspr. des RG. zur Frage des stillschweigenden Verzichtes, decken sich aber insbes. nicht mit der Stellungnahme des RG. zu eben diesem Garderobeschild. In der Entsch. v. 21. Nov. 1924 (LZ. 1925, 261 = JW. 1925, 473 = DJZ. 1925, 666 = SeuffArch. 79, 45) stellt es das RG. in einem ähnlichen Falle nur darauf ab, ob der Gast das Schild gelesen hat: „Endlich ist auch die durch § 701 Abs. 3 gestützte Annahme nicht zu beanstanden, daß die Anbringung des in der Eidesnorm bezeichneten Anschlages für sich allein noch nicht ausreicht, die Bekl. von der Haftung für das Gepäck zu befreien, daß sie vielmehr noch zu beweisen hat, die Kl. habe den Anschlag gelesen.“

Und eine ähnliche Stellung nimmt RG. 113, 425 ff. = JW. 1926, 2739 ein, eine Entsch., auf die weiter unten noch zurückzukommen sein wird. (übereinstimmend Bovensiepen, Haftung für Garderobe, S. 41; Arndt: JW. 1929, 898.)

5. Bejaht man also generell die rechtliche Bedeutung eines solchen Schildes, so wird die ganze Frage zu einem bloßen Problem der Beweislast: Der Halter hat — ebenso wie in der Entsch. des RG. v. 21. Nov. 1924 (a. a. O.) — zu beweisen, daß der Fahrgast das Schild gelesen hat. Zu diesem Zwecke wird ihm unerfreulicherweise regelmäßig nur die Eideszuschiebung übrigbleiben, unerfreulich auch deshalb, weil diese Beweisführung den Hinterbliebenen gegenüber naturgemäß versagen muß. Der Halter kann sich aber, wenn er die Schilder so anbringt, daß sie jedem Fahrgast sofort in die Augen fallen müssen, auf die Grundsätze des prima-facie-Beweises berufen, und zwar sowohl dem verletzten Fahrgast selber als auch den Hinterbliebenen des verstorbenen Fahrgastes gegenüber. So RG. 113, 427.

Diese Entsch. ist deswegen von besonderem Interesse, weil sie außerordentlich weit geht. Hatte das RG. noch in der Entsch. v. 21. Nov. 1924 (a. a. O.) dem KG. folgend die Entsch. des Rechtsstreites von der Leistung des von der Bekl. der Kl. zugeschobenen und auch auferlegten Eides abhängig gemacht, so sieht es vorliegend den gleichfalls von der Bekl. zu erbringenden Beweis, daß der Kl. den betreffenden Anschlag gelesen hat, schon dann als erbracht an, wenn die betreffenden Anschläge in einer jedem sofort in die Augen fallenden Weise angebracht waren. Es billigte vorliegend nicht die Ansicht des KG., daß der Kl. zu schwören habe: „... daß er weder am 2. Jan. 1925 noch sonst je vor Kenntnisnahme des Verlustes seiner Garderobe bei der Bekl. ein die Haftung beschränkendes Schild gesehen habe ...“ und erklärte, daß „das Abhängigmachen der Entsch. von diesem Eid zu rechtlichen Bedenken Anlaß gebe“. Damit ging das RG. einen erheblichen Schritt über die Entsch. v. 21. Nov. 1924 hinaus, indem es, wenn auch nicht expressis verbis, so doch dem Sinne nach die Grundsätze des prima-facie-Beweises auch auf den betreffenden Anschlag anwandte, und zwar in einer Weise, die sogar die — von dem Kl. zu beschwörende und immerhin nicht aus der Welt liegende — Möglichkeit, daß er den betreffenden Anschlag nicht gelesen habe, einfach ausschloß. Das RG. wollte offenbar dem Vordergericht nahelegen, die Behauptung der Bekl., „daß die Haftungsbeschränkung durch Anschlag an den Wänden deutlich sichtbar gemacht worden sei“, durch Augenschein nachzuprüfen, eine Beweisaufnahme, die in entsprechenden Prozessen bei Kraftfahrzeug-Unfällen wohl auch die einzig mögliche sein dürfte.

Nun ist es — abweichend von dem hier erwähnten Falle — wohl richtig, daß von einer Verkehrssitte, derartige Schilder in Kraftfahrzeugen anzubringen, heute schlechterdings noch nicht gesprochen werden kann, so daß der Fahrgast also heute noch nicht, wie das RG. sich ausdrückt, „mit dieser Verkehrssitte rechnen muß“. Das ist aber nicht das Entscheidende. (Ganz abgesehen davon, daß schon in absehbarer Zeit bei der zunehmenden Einbürgerung dieser Schilder von einer derartigen Verkehrssitte, die der Bekl. zu beweisen haben würde, gesprochen werden kann.) Entscheidend ist allein der Umstand, ob der Fahrgast das Schild gelesen hat, ist also die Art der Anbringung des Schildes. Ist aber das Schild so angebracht, daß der Fahrgast es lesen muß, so kann er sich in Übereinstimmung mit RG. 113, 427 nicht darauf berufen, es nicht gelesen zu haben, muß vielmehr den vom Bekl. prima facie gegen ihn geführten Beweis (Augenschein) gegen sich gelten lassen. (Abweichend Fischbach: RKraftf. 1929, 263.) Zu dem gleichen Resultat gelangt OLG. Hamburg v. 12. März 1929 — Bf VI 598/28 —: Prax. d. Versicherungsrechts 1929, 83, wo es sich darum handelte, ob eine geschäftsgewandte Frau einen im Laden eines Juweliers hängenden, die Haftung des Juweliers für Verlust ausschließenden Anschlag gelesen hat. In der Entsch. heißt es hierzu:

„Es fragt sich lediglich, ob die genannte Vertragsbedingung tatsächlich als vereinbart zu gelten hat. Ausdrücklich besprochen ist sie nicht. Das Schild mit den Vertragsbedingungen im Laden ist so sichtbar angebracht, daß es nicht übersehen werden konnte. Zwar konnte man die einzelnen Bedingungen nur lesen, wenn man an das Schild herantrat und den Inhalt durchlas. Es war aber für das Publikum unverkennbar, daß das Schild Bestimmungen enthielt, deren Kenntnisnahme die Bekl. von dem Publikum erwartete. ... Daraus mußte die Kl. entnehmen, daß es sich um Bestimmungen handelte, die für sie verbindlich sein sollten und deshalb von ihr zur Kenntnis genommen werden mußten. ... Die Vertragsbedingungen sind danach als vereinbart anzusehen.“

Diese Lösung ist auch die allein befriedigende, weil nur sie allein mit Treu und Glauben zu vereinbaren ist. Ich habe schon in JW. 1929, 898 auf diesen Gesichtspunkt hingewiesen.

Irgendeine Entsch., die auf diese Rechtsfragen des Schildes im Kraftfahrzeug eingeht, ist bis heute noch nicht ergangen, jedenfalls noch nicht bekannt geworden. Derartige Entsch. werden aber, nachdem diese Schilder sich mehr und mehr einbürgern, bald zu erwarten sein.

6. Nachzutragen wäre noch, daß im Taxen- und Omnibusverkehr ein solches Schild keine rechtliche Wirkung haben kann, wenn sich sämtliche Unternehmer eines gewissen Bezirkes zur Einführung des Schildes verpflichtet haben und dadurch in Ausbeutung der Monopolstellung ein unzulässiger und sittenwidriger Freizeichnungszwang gegenüber dem Reisenden ausgeübt wird. Diese Grundsätze der aufgezwungenen Freizeichnungsklausel sind zu oft erörtert worden, als daß ein Eingehen hierauf an dieser Stelle erforderlich erscheint (vgl. z. B. RG. 106, 388; 99, 107 = JW. 1920, 773; 103, 82 = JW. 1922, 575; 102, 396 = JW. 1922, 32; 113, 430 = JW. 1927, 681.

Die Änderung der Kraftfahrzeugverkehrsordnung v. 15. Juli 1930.

Von Rechtsanwalt Dr. K. Volkmann, Düsseldorf.

Die KraftfVerkVO. — einst eine kleine Verordnung — ist durch die letzte Veränderung wiederum stark angeschwollen. Soweit ich weiß, kann sich nur das spanische Reglamento de circulacion urbana e interurbana v. 17. Juli 1928 nebst seinen jüngsten Abänderungen an Ausführlichkeit und Länge der Regelung mit der deutschen KraftfVerkVO. messen. Im übrigen haben sich die ausländischen Staaten einer Kürze befleißigt, die es auch dem Laien gestattet, sich durch das, was der Gesetzgeber verlangt, rasch hindurchzufinden.

Gleichwohl: Mag auch die Übersicht durch die Länge der VO. leiden, so sind doch eine Reihe von Neuerungen in die Neufassung hineinverwoben, die Zweifelsfragen klären.

I. Eine erschöpfende Aufzählung der umfangreichen Neuerungen würde zu weit führen. Ich kann nur an einigen besonders wichtigen Punkten verweilen.

1. Im § 1 sind die bisherigen Begriffsbestimmungen um vier Absätze ergänzt, die die Begriffe Verbrennungsmaschine, Eigengewicht, Gesamtgewicht, Achsdruck umgrenzen.

Nicht geändert ist die Definition der Dunkelheit (früher § 1 Nr. 6, jetzt § 1 Nr. 12). Hier bleibt es also bei der Fassung v. 28. Juli 1926, wonach die Dunkelheit kalendermäßig festgelegt ist. Es kommt demnach nicht darauf an, ob die Straße infolge Wolkenbildung bei Gewitter, Schneegestöber oder früher Abenddämmerung tatsächlich dunkel ist, sondern ob die Dunkelheit kalendermäßig nach den Sonnenzeiten eingetreten ist (KG.: RKraftf. 1929, 335; OLG. Breslau v. 13. März 1927: DRZ. 1927, II, 299; OLG. Königsberg v. 24. März 1930: HöchstRRspr. 1930 Nr. 1430). Den entgegengesetzten Standpunkt nimmt das OLG. Düsseldorf (v. 23. Jan. 1928: RKraftf. 1928, 91) ein, wonach die gesetzliche Vorschrift nur Mindestanforderungen enthält und daher auch bei Eintritt der Dunkelheit außerhalb der Kalenderzeiten die Kraftfahrzeuge beleuchtet sein müssen.

Diese Zweifel werden m. E. dadurch nicht behoben, daß § 4 Abs. 1 Nr. 5 der neuen Fassung von einer Beleuchtungspflicht „bei Dunkelheit“ — früher: „nach eingetretener Dunkelheit“ — spricht. Was unter Dunkelheit zu verstehen ist, nämlich kalendermäßige Dunkelheit, muß sich weiter nach § 1 Abs. 12 richten und ist dort unverändert festgehalten worden.

2. In § 2 Abs. 4 sind zu jenen Fahrzeugen, die außerhalb der Regelung in der KraftfVerkVO. stehen, wie Kraftschlitten, Raupenkraftfahrzeuge, Dampfstraßenlokomotiven usw. noch einige hinzugefügt worden: Selbstfahrende Schneepflüge, Dampfpflüge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen usw.

Damit bleiben diese Fahrzeuge außerhalb der gesetzlichen Regelung. Denn auch in den Straßenverkehrsordnungen ist ihnen keine Sonderbestimmung gewidmet. Örtliche Polizeiverordnungen bestehen nur vereinzelt (z. B. bayr. oberpolizeiliche Vorschr. über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen v. 7. Mai 1902 [GVBl. 173]).

Es bleibt daher die Frage offen, ob für diese Fahrzeuge auch die Fahrregeln der KraftfVerkVO. gelten. Dem Wortlaut des § 2 Abs. 4 nach zweifellos nicht. Ich erinnere mich eines praktischen Falles, wo eine Dampfwalze, die von der Arbeitsstätte zurückfuhr und in einen Hauptverkehrsweg einbog, mit einem Kraftfahrzeug zusammenstieß. Muß hier das Vorfahrtrecht Berücksichtigung finden oder ist die Dampfwalze kraft § 2 Abs. 4 KraftfVerkVO. der Beachtung dieses Rechtes enthoben?

Eine Verpflichtung zur Beachtung der Verkehrsregeln ist nur aus allgemeinen Erwägungen herzuleiten. Da die betreffenden Fahrzeuge am Gemeingebrauch der Straße teilnehmen, soweit nicht durch polizeiliche Maßnahmen eine Einengung erfolgt, so müssen sie auch die allgemeinen Fahrregeln einhalten, soweit sie nicht ihrem Zwecke nach eine Ausnahmestellung haben. So z. B. muß man Dampfwalzen das Recht zubilligen, wenn sie sich auf der Arbeitsstelle befinden, auch die linke Straßenseite zum Walzen benutzen zu dürfen.

3. § 3 KraftfVerkVO. ist durch Vorschriften über das Gesamtgewicht, die zulässige Belastung, den Achsdruck, das Eigengewicht bei Zugmaschinen mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine ergänzt. Die bisherigen Bestimmungen über den Achsdruck, die in § 4 Abs. 6 KraftfVerkVO. gegeben waren, dort aber, rechtssystematisch betrachtet, nicht hingehörten, sind damit an eine geeignetere Stelle gerückt.

Als Bereifung läßt § 3 Abs. 7 nur noch Luftreifen zu, während früher bei schweren Fahrzeugen auch hochelastische Vollgummireifen benutzt werden konnten. Ausnahmen für Anhänger (§ 32) und besondere Fahrzeuge wie Zugmaschinen usw. (§ 36 b).

4. In § 4 KraftfVerkVO. ist die Änderung der Beleuchtungsvorschriften bemerkenswert. Von den technischen Einzelheiten nur so viel, daß die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge heute grundsätzlich die Fahrbahn auf 100 m erleuchten müssen — bislang 20 m — und nur bei Fahrzeugen mit Höchstgeschwindigkeit unter 30 km eine Leuchtkraft von 25 m Entfernung genügt. Neu eingeführt ist das Erfordernis von Standlichtern. Dieser Begriff war bislang nur in der Rechtsprechung unter der Bezeichnung Stadtlampen, Standlampen, Standlichter bekannt.

Neu sind ferner Vorschriften über die Breite und Höhe des Fahrzeuges in § 4 Abs. 9 und 10. Die zulässige Breite, die sich zwischen 2,35 m und 2,15 m bewegt, entspricht den Maßen, die auch im Ausland gesetzlich zugelassen sind[1]). Die Höhe des Kraftfahrzeugs, die bislang nur in einigen örtlichen polizeilichen Verordnungen vorgeschrieben war, ist auf 3,8 m begrenzt.

Die Ladungsvorschrift in § 4 Abs. 11 (früher Abs. 10) ist dahin ergänzt, daß bei Dunkelheit und starkem Nebel weit nach hinten herausragende Ladungen an ihrem Ende durch eine hellbrennende Laterne oder einen Rückstrahler gekennzeichnet werden müssen. Eine Bestimmung, die angesichts der vielen Unglücke durch nichtbeleuchtete heraushängende Ladungsteile nur zu begrüßen ist.

5. § 11 KraftfVerkVO. hat eine bestimmtere Fassung erhalten. Das hintere Kennzeichen muß bei Dunkelheit und starkem Nebel so erleuchtet sein, daß es für ein normalsichtiges Auge auf 15 m deutlich erkennbar ist. Dadurch sind die Unklarheiten der früheren Fassung, wonach das hintere Kennzeichen lediglich „deutlich erkennbar“ sein mußte, beseitigt.

Die Vorrichtungen zur Abstellung der Beleuchtung müssen fortan so eingerichtet sein, daß beim Abstellen gleichzeitig sämtliche Laternen, einschließlich des Suchscheinwerfers, verlöschen. Damit wird ein Streit begraben, der vor einigen Jahren die Gemüter bewegt hatte, als ein PrMinErl. v. 2. Dez. 1926 den Suchscheinwerfer nicht unter die in § 11 benannten Laternen rechnete. Dieser Runderlaß wurde aber bereits am 16. April 1927 wieder rückgängig gemacht, da auch der RVerkM. (K 2617/26) sich inzwischen gegen diese Auslegung ausgesprochen hatte. Heute entbehrt die Stellungnahme des Verordnungsgebers schon insofern stärkerer Bedeutung, als der Suchscheinwerfer zunehmend weniger verwendet wird.

6. In § 17 Abs. 3 KraftfVerkVO. sind eingehende Bestimmungen über das Erfordernis des Abblendens von stark wirkenden Scheinwerfern innerhalb geschlossener Ortsteile und besonders beim Begegnen mit anderen Wegebenutzern eingeflochten. Der Begriff „beleuchteter Ortsteil“, der vor einigen Jahren Verwirrung geschaffen hatte[2]), ist konkreter gefaßt: Der Verordnungsgeber spricht nur noch von geschlossenen Ortsteilen, die hinreichend (Sichtmöglichkeit auf 25 m) bzw. gut (Sichtmöglichkeit auf 50 m) beleuchtet sind.

Innerhalb gut beleuchteter Ortsteile dürfen von nun ab auch Standlichter verwendet werden, was bislang vom KG. verneint wurde (KG. v. 13. Mai 1929: DMotorspZ. v. 19. Juli 1929).

7. Die Höchstziffern der Fahrgeschwindigkeit sind stärker als bisher abgestuft. Die grundsätzliche Norm bleibt 30 km innerhalb geschlossener Ortsteile, während außerhalb derselben keine Geschwindigkeitsgrenze besteht. Nur für nichtluftbereifte Fahrzeuge ist sowohl innerhalb wie außerhalb geschlossener Ortsteile eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 25 bzw. 16 km erfolgt, was in bezug auf Wegeerhaltung und Vermeidung von Gebäudeerschütterungen wünschenswert ist.

8. Bei der Beleuchtung stehender Fahrzeuge, die in der letzten Zeit mangels einer gesetzlichen Bestimmung zu einem recht unerfreulichen Durcheinander in der höchst-

---

[1]) Vereinigte Staaten: 8 Fuß = 2,40 m (Sec. 34 Uniform Act regulating the Operation of Vehicles on Highways); England: 7 Fuß, 2 Inches = 2,20 m (Art. II Sec. 2 Motor Car Order); Frankreich: 2,50 m (Art. 3 Code de la Route); Belgien: 2,50 m (Art. 34 Arr. Royal v. 1. Nov. 1924); Spanien: 2,50 m (Real Decreto v. 17. Juli 1928); Niederlande: 2,10 m (§ 4 Motor- en Rijwielwet).

[2]) Müller, Komm. § 17 Anm. 11; Vollmann, Kraftfahrzeugunfälle und Kraftfahrzeugrecht, Berlin 1929, S. 127.

richterlichen Rechtsprechung geführt hatte (vgl. Volkmann: JW. 1929, 2829), hat der Verordnungsgeber den Standpunkt der Eigenbeleuchtungstheorie, der besonders vom BayObLG., dem KG. und OLG. Dresden verfochten wurde, abgelehnt. Er ist der liberalen Auffassung der Verwaltungsbehörden (vgl. den Runderlaß des PrJnnMin. v. 9. Okt. 1929 [MBliV. 879] und das Schreiben des HessJnnMin. v. 20. Okt. 1929) sowie einer Reihe von OLG. gefolgt. Nach § 28 Abs. 3 KraftfVerkVO. bedarf es überall dort, wo zuverlässige fremde Lichtquellen eine ausreichende Beleuchtung des stillstehenden Fahrzeuges gewährleisten, keiner Eigenbeleuchtung des Kraftfahrzeugs.

II. Eine Reihe von Zweifelsfragen, die bei der Auslegung der KraftfVerkVO. in den letzten Jahren entstanden sind, haben dem Verordnungsgeber keinen Anlaß zu einer Stellungnahme gegeben.

1. Über das Befahren von Einbahnstraßen ist in der VO. nichts gesagt. Wenn § 21 davon spricht, daß der Führer die rechte Seite des Weges einzuhalten hat, so kann man diese Bestimmung auch auf Einbahnstraßen erstrecken. Andererseits ist der Sinn der Einbahnstraßen der, einen vermehrten Verkehr aufzunehmen, und dies ist nur möglich, wenn sie in ihrer vollen Breite ausgenutzt werden können. Anderenfalls bedeuten die Einbahnstraßen weiter nichts als eine Verkehrshemmung, da damit die Aufnahmekapazität der befahrbaren Straßenfläche einer Großstadt herabgemindert wird. Jn Amerika ist das Befahren der Einbahnstraßen in ihrer vollen Breite gesetzlich zugelassen (sec. 10 Uniform Act Regulating the Operation of Vehicles on Highways). Auch in England hat sich gewohnheitsrechtlich diese Sitte herausgebildet. Jn Preußen empfiehlt der Runderlaß v. 21. Nov. 1927 (MBliV. 1105), bei polizeilichen Anordnungen das beiderseitige Befahren von Einbahnstraßen zu gestatten, jedoch zu bestimmen, daß alle Fahrzeuge möglichst rechts zu fahren und links zu überholen haben. § 17 Abs. 2 BerlVerkO. v. 15. Jan. 1929 und § 6 DresdVerkO. v. 25. April 1928 gestatten in Einbahnstraßen den Fahrzeugen die Ausnutzung der Fahrbahn in ihrer ganzen Breite, soweit dadurch nicht der Verkehr gehindert oder gefährdet wird.

Die OLG. haben sich im Gegensatz hierzu in der Mehrzahl für die Anwendung des § 21 KraftfVerkVO. auch auf Einbahnstraßen ausgesprochen. So BayObLG. v. 15. Febr. 1927: JW. 1927, 2811; OLG. Hamburg v. 7. Nov. 1927: RKraftf. 1928, 152; OLG. Dresden v. 31. Jan. 1928: ebendort; OLG. Stuttgart v. 9. Jan. 1929: DAR. 1929, 411 und neuerdings auch das KG. v. 27. Sept. 1928: RKraftf. 1929, 435. Auf dem entgegengesetzten Standpunkt steht das OLG. Düsseldorf (v. 14. Jan. 1929: RKraftf. 1929, 387). Es bezieht sich zur Begründung merkwürdigerweise auf eine Entsch. des KG. v. 24. März 1927: Recht 1927 Nr. 1241. Das KG. hat jedoch in dieser Entsch. die Frage, ob § 21 KraftfVerkVO. auch auf Einbahnstraßen anwendbar ist, ausdrücklich dahingestellt gelassen.

Die Rechtslehre hat sich überwiegend für das beiderseitige Befahren von Einbahnstraßen ausgesprochen. So Jsaak: JW. 1927, 2811; Müller, § 21 Anm. 3a; Speygruber: RKraftf. 1927, 98; Gülde: RKraftf. 1928, 152; v. d. Groeben: RKraftf. 1927, 108; Wolff-Williger: DAR. 1928 Nr. 2, 3; a. A. Bretzfelder: DAR. 1929, 307.

2. Jn § 24 wird bestimmt, daß an Kreuzungen und Wegeeinmündungen das auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegende Kraftfahrzeug, das Vorfahrtrecht gegenüber dem aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeug hat. Was Rechtens ist, wenn ein Fahrzeug aus einem Hauptverkehrsweg in einen Seitenweg einbiegen will und Fahrzeuge auf dem Hauptverkehrsweg daher kommen, ist nicht erwähnt. Denn § 21 Abs. 2 sagt nur, wie das Einbiegen fahrtechnisch zu erfolgen hat — nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen —, nicht dagegen, wann es angesichts entgegenkommender Fahrzeuge erfolgen darf.

Während das RG. v. 4. Okt. 1929: DAR. 1929, 413; BayObLG. v. 6. Nov. 1928: JW. 1929, 2827; OLG. Dresden v. 27. Nov. 1928: DAR. 1929, 334 und OLG. Naumburg v. 5. Juni 1929: RKraftf. 1930, 22 sich für eine sinngemäße Anwendung des § 24 KraftfVerkVO. ausgesprochen haben, wonach also der Einbiegende zu warten hat, bis die linke Straßenseite von entgegenkommenden Fahrzeugen frei ist, haben sich das OLG. Jena in zwei Entsch. (v. 29. Okt. 1928: VerkRdsch. 1929, 275; v. 15. April 1929: JW. 1929, 2832) und das OLG. Karlsruhe (vom 10. Okt. 1929: RKraftf. 1930, 24) umgekehrt dahin ausgesprochen, daß die Regeln des Vorfahrtrechtes in dem Falle nicht anwendbar seien. Wenn in der Begründung ausgeführt wird, daß auf ein Richtungszeichen des Führers i. S. des § 26 entgegenkommende Fahrzeuge sich einzurichten haben, so ist dies wenig einleuchtend, da davon nichts in der VO. steht. Ebensowenig wie durch Warnungszeichen kann man sich durch Richtungszeichen ein Recht auf bestimmte Benutzung der Straße erzwingen.

3. Das Vorfahrtrecht der Straßenbahn bildet noch immer einen beliebten Gegenstand literarischer Fehden. Eine ausführliche, kritische Darstellung hat jüngst Heucke: RKraftf. 1930, 215 gegeben. Von den OLG. ist Dresden auf dem Standpunkt stehen geblieben, daß die Straßenbahn unter allen Umständen ein Vorfahrtrecht hat (v. 7. Juli 1928: DAR. 1929, 222), während in Preußen das KG. seinen früheren Standpunkt (v. 17. Dez. 1926: ErgBd. 6, 276) verlassen hat und in Übereinstimmung mit der Auffassung des RVerkM. (Rundschreiben v. 13. Juli 1927) die Straßenbahn den Bestimmungen der KraftfVerkVO. über das Vorfahrtrecht unterworfen sein läßt (KG.: JW. 1929, 3193; vgl. auch KG.: RKraftf. 1930, 23).

4. Die Zeichenabgabe bei geschlossenen Fahrzeugen ist ebenfalls umstritten. Nach § 26 ist die Absicht des Stillhaltens durch senkrechtes Hochhalten des Armes zu erkennen zu geben, wozu auch eine mechanische Einrichtung benutzt werden kann. Jn vielen Fällen ist das Hochhalten des Armes unmöglich oder zwecklos. So würde bei geschlossenen niedrigen Wagen der Führer den Arm kaum über Kopfhöhe erheben können. Jn anderen Fällen, z. B. bei Lastmöbelwagen oder wenn ein geschlossenes Fahrzeug bei Nacht fährt, könnte die Hochhebung des Armes zwar erfolgen, würde aber sinnwidrig sein, da sie von den Nachfahrenden nicht bemerkt werden kann. Deswegen hat das KG. (3 S 87/29: VerkWarte 1929, 182) in Anlehnung an Müller (Anm. 5 zu § 26) und Dubelman (RKraftf. 1929, 240) bei geschlossenen Fahrzeugen die Zeichenabgabe für überflüssig erklärt. Denn die Benutzung einer mechanischen Einrichtung sei in der VO. nicht obligatorisch, sondern nur fakultativ angeordnet. Das ist zweifellos richtig. Denn § 26 spricht nicht von Zeichengebung schlechthin, sondern von Zeichengebung mit dem Arm, die durch mechanische Einrichtungen ersetzt werden kann. Das BayObLG. (v. 30. Nov. 1928: JW. 1929, 2060) und OLG. Hamburg (v. 6. Juni 1929: DAR. 1930, 12) haben die Bestimmung gerade umgekehrt ausgelegt. Die Nichtabgabe von Zeichen bei geschlossenen Kraftfahrzeugen kann den Fahrer nicht entlasten (ebenso Jsaak a. a. O.; Liebers: DAR. 1928 Nr. 9, 4).

5. Das Verbot der verkehrshindernden Aufstellung von Kraftfahrzeugen i. S. des § 28 wird von der Rechtsprechung vorwiegend dahin ausgelegt, daß bereits die Möglichkeit einer Verkehrsbehinderung genüge, um den Tatbestand des § 28 zu erfüllen. So BayObLG. v. 5. Juni 1928: RKraftf. 1928, 215; v. 1. März 1929: JW. 1929, 2060; OLG. Hamburg v. 25. April 1927: JW. 1927, 2069; KG. v. 1. Juli 1927: RKraftf. 1927, 216; OLG. Dresden v. 13. März 1929: DRZ. 29, II, 229; OLG. Karlsruhe v. 23. Mai 1929: JW. 1929, 2630. Diese Auffassung ist jedoch mit dem Wortlaut der VO. schwerlich vereinbar. Das OLG. Jena (v. 5. Juni 1929: DAR. 1929, 335) fordert daher (in Anlehnung an Müller, § 28 Anm. 1a) mit Recht die Feststellung einer tatsächlichen Behinderung des Verkehrs.

6. Endlich die Bedeutung der Warnungstafeln für das Befahren gesperrter Wege. Hier erklären OLG. Dresden v. 24. Febr. 1926: VerkRdsch. 1927, 503; v. 17. Mai 1927: JW. 1927, 2440; OLG. Frankfurt vom 26. März 1929: Mitt. d. ADAC. Nr. 162; OLG. Oldenburg v. 17. Juni 1929: DAR. 1930, 202 in Anlehnung an Müller, § 30 Anm. 30 die Anbringung der Warnungs-

tafel als Strafbarkeitsbedingung. Ähnlich das KG. 1. StrSen. (RKraftf. 1927, 107; v. 12. April 1927: ErgBd. 6, 267), das davon ausgeht, daß die Aufstellung von Warnungstafeln zur Rechtswirksamkeit des Polizeiverbots erforderlich sei. Anders noch immer der 3. StrSen. des KG. (GoltdArch. 71, 94; RKraftf. 1927, 94; 1927, 129; VerkRdsch. 1929, 167), der der Ansicht ist, daß die Vorschrift der Anbringung von Warnungstafeln nur eine Anweisung an die Verwaltungsbehörden darstellt und der Führer sich daher auf die Nichtsichtbarkeit oder Nichterkennbarkeit der Tafel nicht berufen kann. Ähnlich BayObLG. v. 9. Okt. 1928: DAR. 1929, 92; OLG. Rostock v. 3. Dez. 1926: RKraftf. 1927, 234.

Neuere Rechtsprechung zum Kraftfahrzeuggesetz und den einschlägigen Gesetzen[1]).

(Fortsetzung aus JW. 1929, 2796. Stand vom 1. April 1930).

Von Oberstaatsanwalt Dittmann, München.

A. Bürgerliches Gesetzbuch §§ 278, 831:

Schlüpfriger Weg, Haftung der Stadt wegen unterlassener Reinigung (RG.: LZ. 1930, 181).

B. Verordnung über Arbeitszeit v. 21. Dez. 1923 und 14. April 1927:

Der Betrieb einer Fahrschule, verbunden mit Reparaturwerkstätte, Garage und Brennstoffabgabe fällt nicht unter die Verkehrsgewerbe i. S. der GewO. oder der ArbZVO. Die sog. Arbeitsbereitschaft ist in die Arbeitszeit i. S. der ArbZVO. einzurechnen (BayObLG.: RevReg. II Nr. 259/29).

C. Zivilprozeßordnung § 811 Nr. 5:

1. Ein Kraftwagen, mit dem der Schuldner Lohnfuhren ausführt, ist unpfändbar (KG.: JW. 1929, 2835).

2. Achtzehnsitziges, zum Betrieb einer Kraftfahrlinie bestimmtes Personenauto ist pfändbar (LG. Altona: JW. 1929, 2843).

D. Strafprozeßordnung § 127:

Ein vorschriftswidrig fahrender Kraftwagen kann auf Grund des § 127 StPO. (vorläufige Festnahme) von jedermann angehalten werden (OLG. Hamburg: JW. 1929, 2842).

E. Strafgesetzbuch.

§§ 222, 230:

1. Körperverletzung durch Außerachtlassen einer Berufspflicht (Aufsatz von Binding: LZ. 1929, 1442).

2. Ein Kraftwagenführer braucht nicht mit jeder Kopflosigkeit anderer Wegbenutzer zu rechnen. Vorhersehbarkeit ist Erfordernis des Fahrlässigkeitsbegriffes (OLG. Kiel: JW. 1929, 2839/40).

3. Unvorsichtigkeit gegenüber Straßenpassanten, besonders Kindern: „Für die Beurteilung des Verhaltens des Angekl. durfte nicht der Zeitpunkt maßgebend sein, in welchem sich ihm das Hindernis unerwartet entgegenstellte, in erster Linie war vielmehr zu prüfen, ob und wieweit der Angekl. schon durch sein unvorsichtiges Heranfahren an den unübersichtlichen Teil der Straße gegen die ihm als Kraftfahrer obliegende Sorgfaltspflicht verstieß" (RG.: LZ. 1929, 1350).

4. Der bloße Erwerb eines Führerscheins gestattet dem Anfänger noch nicht, sich in starken und schwierigen Verkehr hineinzubegeben, dessen Ansprüchen an Geistesgegenwart und Geschicklichkeit er nicht gewachsen ist. Der Zuwiderhandelnde kann nach § 230 StGB. strafbar sein (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1929, 2055).

5. Der Erschwerungsgrund der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. trifft den berufsmäßigen Führer eines Lastkraftwagens auch dann, wenn er einmal gelegentlich einen Personenkraftwagen führt (anders bei Motorrad: JurRdsch. 1929, 976) (RG.: JurRdsch. 1929, 2147).

6. Die Fahrlässigkeit eines Kraftwagenführers, der in harmloser Lage infolge Schrecklähmung einen Unfall verursacht, kann darin gefunden werden, daß er sich mit dem Kraftfahren befaßt, obwohl er weiß, oder bei gehöriger Aufmerksamkeit wissen kann, daß er den Anforderungen an Geistesgegenwart, die an einen Kraftwagenführer gestellt werden müssen, nicht gewachsen ist (RG.: JurRdsch. 1929, 2146).

7. Der ursächliche Zusammenhang zwischen Handeln und Erfolg ist bei der Körperverletzung nur dann ausgeschlossen, wenn der eingetretene Erfolg nicht dem typischen Verlauf der Ursachenentwicklung entsprochen hat (OLG. Dresden: LZ. 1930, 206).

8. Der Kraftfahrer muß mit dem Unverstand anderer Wegbenutzer rechnen (OLG. Dresden: LZ. 1930, 207).

9. Überholung einer Rinderherde durch einen Motorradfahrer mit 30 km Geschwindigkeit, Unfall des Mitfahrers (RG.: LZ. 1930, 260).

10. Unterbrechung des Kausalzusammenhanges: Nach der von den StrSen. des RG. vertretenen Bedingungs- oder Äquivalenztheorie gilt als Ursache oder Mitursache eines rechtswidrigen Erfolges im strafrechtlichen Sinn jede — als Bedingung dieses Erfolges sich darstellende — Handlung oder Unterlassung, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß der Erfolg entfiele. Liegt aber im einzelnen Fall der Nachweis vor, daß ein schädigendes Ereignis tatsächlich als Wirkung eines menschlichen Verhaltens eingetreten ist, dann genügt zur Verneinung des Ursachenzusammenhanges nicht schon die bloße, schwer oder gar nicht zu berechnende Möglichkeit einer Ursache, welche die gleiche Wirkung hätte haben können, wenn jene tatsächlich wirksam gewordene Bedingung nicht vorhanden gewesen wäre. Nur wenn die Gewißheit oder eine an Gewißheit grenzende Wahrscheinlichkeit dafür vorläge, daß das schädigende Ereignis auch eingetreten sein würde, wenn das schuldhafte Verhalten nicht vorausgegangen wäre, so würde damit der Beweis geliefert sein, daß dieses Verhalten jenen Erfolg nicht verursacht habe (RGSt. 63, 213 = DRZ. 1929, 791).

11. Ursachenzusammenhang zwischen einer Unterlassung und dem rechtsverletzenden Erfolg liegt vor, wenn die Unterlassung nicht hinweggedacht — oder schärfer: wenn die unterlassene Handlung nicht hinzugedacht — werden könnte, ohne daß damit der eingetretene Erfolg wegfiele. Die Unterlassung muß eine Rechtswidrigkeit gegenüber dem Verletzten enthalten, um als Verursachung seiner fahrlässigen Tötung oder Körperverletzung strafbar zu sein (RGSt. 63, 393).

§ 231:

Bußanspruch (Aufs. von Schlager: JW. 1929, 2696).

§ 360 Ziff. 11:

1. Warnung vor Autofalle kein grober Unfug (OLG. Dresden: JW. 1929, 2630).

2. Warnung vor „Autofalle" ist weder nach § 360 Ziff. 11 StGB. noch unter dem Gesichtspunkt der Einmischung in eine Diensthandlung nach § 366 Ziff. 10 StGB. in Verbindung mit einer einschlägigen ortspolizeilichen Vorschrift strafbar (BayObLG.: RevReg. II Nr. 529/29).

§ 363:

Der Führerschein nach KraftfG. gehört nicht zu den Zeugnissen des § 363 StGB. (RG.: JurRdsch. 1929, 1805 = DRZ. 1929, 1001).

F. Kraftfahrzeuggesetz.

§§ 1 ff.:

Künftige Regelung des materiellen und Verfahrensrechts (Aufsatz von Proskauer: JW. 1929, 2793; Neue ausländische Rechtsprechung: JW. 1929, 2808).

---

[1]) Die Zitate aus „Recht", Deutsche Richterzeitung und Juristische Rundschau (JurRdsch.) beziehen sich auf die Nummern, nicht auf die Seiten.

§ 4:

1. Es ist zulässig, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der nochmaligen Ablegung einer Prüfung abhängig zu machen (PrOVG.: JW. 1929, 2845).

2. Auch sittliche Verfehlungen (hier Notzucht) berechtigen zur Entziehung des Führerscheins (PrOVG.: JW. 1929, 2845).

§ 7 I:

1. Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers (Aufsatz von OLGR. Schläger: GoltdArch. 74, 37 ff.).

2. Begriff des Fahrgastes und des „dem Personenverkehr dienenden Verkehrsmittels“ im Versicherungsrecht (RG.: JW. 1929, 2590).

3. Überläßt eine Fabrik ein Kraftfahrzeug einem anderen, um dessen Erfindung auszuprobieren, dann sind beide als Halter des Fahrzeuges anzusehen (OLG. Stuttgart: JW. 1929, 2834).

4. „Außer Betrieb gesetzt“ wird der Wagen nicht durch Unterbrechung des Betriebs der Maschine im technischen Sinn, sondern nur dadurch, daß der Wagen in volle Betriebsruhe versetzt wird. Liegt ein Unfall bei dem Betrieb vor, wenn der Führer beim Absteigen Schaden stiftet? (RG. 126, 333 = DRZ. 1929, 1063.)

5. Überholung mit 70 km Geschwindigkeit bei einer Straßenbreite von nur 4 m unzulässig (RG.: DRZ. 1929, 945).

§ 7 II:

Die Anwendung des Abs. II ist ausgeschlossen, wenn der Unfall auch auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs zurückzuführen ist (RG.: LZ. 1930, 122).

§ 8 mit §§ 278, 631 BGB.:

Der Halter einer Autodroschke haftet aus dem Beförderungsvertrag, falls der von ihm zwecks Vornahme einer Reparatur hinzugezogene Autoschlosser eine Probefahrt unternimmt und im Anschluß daran einen Fahrgast gegen Entgelt aufnimmt und dieser dann während der Fahrt einen Unfall erleidet (KG.: JW. 1929, 2831).

§ 17:

Ist bei einem Zusammenstoß zwischen einer Eisenbahn und einem Kraftwagen der beim Unfall in seinem Wagen beförderte Kraftwagenhalter verletzt worden, dann kann die auf Schadensersatz in Anspruch genommene Bahn verlangen, daß der Verletzte im Hinblick auf die durch seinen Wagen gesetzte Betriebsgefahr an der Schadenstragung grundsätzlich teilnehme, und es kann der Halter die Teilnahmepflicht nicht deshalb ablehnen, weil er einer dritten, in seinem Wagen beförderten Person nach § 8 Ziff. I KraftfG. nicht schadensersatzpflichtig wäre (OLG. Karlsruhe: Recht 1929, 1582).

§ 18:

Haftung des Staates für beamtete Kraftfahrzeugführer (Aufsatz von Karpe: JurRdsch. 1930, 44).

§ 21:

Zusammentreffen mit Steuerstrafen; aus welchem Gesetz ist die Strafe zu entnehmen (Abhandlungen von Specht und Eggers: Deutsches Auto-Recht 1929, 309, 421).

§ 22 I:

Der Tatbestand des § 22 I ist auch dann erfüllt, wenn der Führer eines Kraftfahrzeugs nach einem Unfall (§ 7), von dem er zwar keine sichere Kenntnis hat, dessen Möglichkeit er aber annimmt, auch für den Fall, daß er sich ereignet habe, es unternimmt, sich der Feststellung des Fahrzeuges und seiner Person durch die Flucht zu entziehen (Recht 1929, 2433 = DRZ. 1929, 1116 = RGSt. 63, 308).

§ 24 II:

„Halter“ ist auch im Sinne dieser Vorschrift, wer ein Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat, die Kosten dafür bestreitet und die Verfügungsgewalt besitzt, gleichviel, ob er Eigentümer, Nießbraucher, Pächter, Mieter, Unternehmer ist (RG.: DRZ. 1929, 1117 = Recht 1930, 371 = JurRdsch. 1930, 589).

G. Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr.

§ 1 Nr. 5:

Wegbenutzer ist auch der auf der Fahrt vorübergehend abgestiegene und sein Rad haltende Radfahrer (RG.: Recht 1929, 1583).

§ 2 I:

Das in einer örtlichen Straßenverkehrsordnung (Königsberg i. Pr. 30. Mai 1927) enthaltene Verbot, in Straßen erster Ordnung entgegen der Fahrtrichtung zu halten, findet nach § 2 Abs. I KraftfVerkVO. auf Kraftfahrzeuge sinngemäße Anwendung (KGUrt. v. 13. Mai 1929: DJZ. 1929, 1688).

§ 3 II:

Die durch Art. II unter Ziff. 5 Abs. II KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 mit VO. v. 28. Juni 1929 bestimmte Schonfrist kommt für solche Wagen nicht in Betracht, deren Bereifung schon den vorher geltenden Vorschriften nicht entsprach (OLG. Dresden: JW. 1929, 2837).

§ 4 I Nr. 5:

1. Die Vorschriften über die Beleuchtung gelten auch für Kraftfahrzeuge, die auf der Straße (wenn auch auf einem Parkplatz) halten. Die Beleuchtung des Kraftfahrzeugs durch seine eigenen Laternen ist unnötig, wenn es schon auf andere Weise, z. B. durch eine Straßenlaterne, vollständig wie durch seine eigenen Lichter beleuchtet wird (OLG. Jena: JurRdsch. 1929, 1815 = JW. 1929, 2939).

2. Stehende Kraftfahrzeuge sind auch bei Vorhandensein anderer Lichtquellen zu beleuchten, solange sie nicht auch räumlich, wie durch Aufstellung auf einem besonderen Parkplatz aus dem Bereich des allgemeinen Verkehrs gezogen sind (OLG. Dresden: JW. 1929, 2837; ebenso OLG. Darmstadt; JurRdsch. 1930, 275).

3. Die Beleuchtungspflicht entfällt, wenn durch andere zuverlässige Beleuchtungsquellen mindestens die durch § 4 I Nr. 5 und § 11 geforderte Beleuchtung des Fahrzeuges, insbesondere der hinteren Kennzeichen in ganz zweifelsfreier Weise gewährleistet ist. Diese vorhandenen Lichtquellen müssen derart zuverlässig sein, daß sie mindestens ein ebenso sicheres Brennen, wie die Lichter des Fahrzeuges gewährleisten (OLG. Stuttgart: JurRdsch. 1929, 2059).

4. Der Ansicht des BayObLG. (JW. 1929, 2829), daß haltende Kraftfahrzeuge nach eingetretener Dunkelheit auch bei Vorhandensein fremder Lichtquellen zu beleuchten sind, wird an sich beigetreten. Die Beleuchtungspflicht entfällt jedoch bei den auf Parkplätzen stehenden und somit aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen. Der Ansicht des BayObLG., man müsse unterscheiden, ob der Parkplatz erkennbar und in derartiger Weise vom öffentlichen Verkehrsgrund abgetrennt und abgegrenzt ist, so daß auf ihm ein Durchgangsverkehr nicht stattfinden kann, wird nicht beigetreten (OLG. Braunschweig: JurRdsch. 1930, 480).

§ 11:

Beleuchtungsvorrichtungen von Kraftfahrzeugen brauchen nur bei Dunkelheit oder Nebel vorhanden und vorschriftsmäßig zu sein. Nur Vorrichtungen, die zur Umgehung von Vorschriften (z. B. § 11) bestimmt sind, dürfen auch schon bei Tage nicht vorhanden sein (OLG. Jena: JurRdsch. 1929, 1716).

§ 12:

Die Verpflichtung zur Erneuerung des Dienststempels entsteht erst, wenn dieser unkenntlich geworden ist, nicht schon, wenn er nicht mehr lesbar ist (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1929, 1557).

§ 16:

Nach § 16 KraftfVerkVO. trifft den Führer des Kraftfahrzeugs die Verantwortung für den vorschriftsmäßigen Zustand der Ladung auch dann, wenn er das Aufladegeschäft nicht selbst besorgt, dieses vielmehr von anderen, seiner Leitung und Beaufsichtigung nicht unterstellten Personen vorgenommen wird (BayObLG.: JW. 1929, 2830).

§ 17 I:

1. Es handelt sich hier nicht um eine die Blankettvorschrift des § 21 KraftG. ausfüllende Norm (RGSt. 63, 250).

2. Der Kraftfahrer, der hinter einem Kraftwagen mit verdecktem Führersitz fährt, muß besonders vorsichtig fahren, weil aus jenem das in § 26 vorgeschriebene Haltezeichen überhaupt nicht abgegeben werden kann (OLG. Dresden: LZ. 1930, 276).

3. Rückwärtsstoßen beim Anfahren kann eine Fahrlässigkeit des Führers darstellen (OLG. Dresden: JW. 1929, 2837).

§ 17 II:

Die Vorschrift beruht auf der Erwägung, daß nach dem heutigen Stand der Technik jede belästigende Rauchentwick-

lung eines Kraftfahrzeugs vermieden werden kann und ist zwingender Natur (BayObLG.: JW. 1929, 2830).

§ 17 III:

1. „Beleuchtet" ist ein Ortsteil nur dann, wenn eine längere Strecke derart beleuchtet ist, daß eine gefahrlose Fahrt ohne starkwirkende Scheinwerfer gewährleistet ist (OLG. Königsberg: JurRdsch. 1929, 1987).

2. Abblendung von Scheinwerfern, Biluxbeleuchtung: Die Frage, ob die Einrichtung der Scheinwerfer den Vorschriften entspricht, ist an sich Sache des Tatrichters, wenn diese aber von einer Weltfirma — Firma Bosch — stammt, muß der Tatrichter die behauptete Fehlerhaftigkeit der Anlage näher darlegen (BayObLG.: JurRdsch. 1930, 87).

3. Die Abgabe von Blinkzeichen durch bei Dunkelheit einander entgegenkommende Kraftfahrzeuge ist verkehrsüblich und erlaubt (BayObLG.: JW. 1929, 946; OLG. Breslau; JurRdsch. 1930, 481 = DRZ. 1930, 162).

§ 18 I:

Lebhafter Verkehr auf dem Fußgängersteig löst die Verpflichtung des Kraftfahrers zu langsamem Fahren nicht ohne weiteres aus, kann diese Verpflichtung aber allerdings dann begründen, wenn ein Übergreifen dieses Verkehrs im nächsten Augenblick auf den Fahrdamm zu befürchten ist. Der Senat schließt sich hinsichtlich des § 18 I dem RG. an und hält die Vorschrift des § 18 I für blankettausfüllend; die bisherige entgegengesetzte Rechtsprechung wird aufgegeben (BayObLG.: RevReg. I Nr. 636/29 = BayZ. 1930, 41 = DRZ. 1930, 163).

§ 18 II:

1. Der Begriff „lebhafter Verkehr" ist auch Rechtsbegriff; da er jedoch dem täglichen Leben angehört, besteht zu näheren tatsächlichen Ausführungen, worin der lebhafte Verkehr bestand, nur im Falle der Bestreitung oder des Zweifels ein Anlaß (BayObLG.: DRZ. 1929, 806 und 1133).

§ 18 III:

1. Der Führer darf sich bei der Feststellung seiner Fahrgeschwindigkeit auf die Ablesung am Geschwindigkeitsmesser beschränken. Er handelt aber fahrlässig, wenn er den Messer in Benutzung nimmt, ohne seine Zuverlässigkeit geprüft zu haben oder wenn er bei der Fahrt Umstände außer acht läßt, die Zweifel an der Genauigkeit des Messers erwecken können (KG.: Recht 1929, 1587 [a. A. BayObLG., das wegen der Unzuverlässigkeit der Meßvorrichtungen auch Beobachtung des Straßenbildes vom Führer verlangt]).

2. Irrtum über den Begriff des geschlossenen Ortsteils ist zu beachten (OLG. Königsberg: JW. 1929, 2841 [a. A. OLG. Dresden: JurRdsch. 1928, 1691]).

3. Wenn der Führer irrig annimmt, er befinde sich bereits außerhalb des geschlossenen Ortsteils, so betrifft sein Irrtum nur eine Verwaltungsvorschrift, welche die Blankettbestimmung des § 21 KraftfG. ausfüllt. Ein solcher Irrtum ist also, wenn nachgewiesen, zu beachten (OLG. Königsberg: JurRdsch. 1929, 1988 [a. A. OLG. Dresden: ZStW. 46, 285; 47, 358]).

§ 19 III:

Übermäßiges Hupen: Nach § 19 Abs. III KraftfG. müssen die Warnungszeichen nicht nur in sich kurz sein, sondern die kurzen Einzeltöne dürfen auch nicht andauernd wiederholt werden, da sie sonst zu langanhaltenden werden, welche die in weiterem Umkreise befindlichen Personen, auf die das Warnungszeichen sich nicht bezieht, zu belästigen geeignet sind (KG.: DJZ. 1929, 1687).

§ 21 I:

Ist das Fahrzeug so breit und die Straße so schmal, daß das Fahrzeug sich nicht ganz nach rechts von der Mittellinie halten kann, so ist ein besonderer Umstand gegeben, welcher der Einhaltung der rechten Straßenseite entgegensteht. Der Führer muß in diesem Fall aber so weit rechts fahren wie möglich (KG.: Recht 1929, 2036 = DRZ. 1929, 1139).

§ 22 I:

Für einen Kraftfahrer ist es nicht ohne weiteres unzulässig, gleichzeitig ein Fuhrwerk (nach links) zu überholen und einem entgegenkommenden Wegbenutzer (nach rechts) auszuweichen. Ist ausreichend freier Raum vorhanden, so darf er zwischen beiden hindurchfahren. Dabei genügt es aber nicht, daß er mit seinem Fahrzeug knapp hindurchkommen kann, sondern er muß ausgiebigen Spielraum haben, um bei unvorhergesehenen Seitenbewegungen der anderen Wegbenutzer diese nicht zu gefährden. Ob ein Fuhrwerk den Überblick des Kraftfahrers über die Fahrbahn behindert, hängt von seiner Beschaffenheit ab. Bei einem einzelnen Radfahrer wird das schwerlich der Fall sein. Auch ein gewöhnliches Bauernfuhrwerk wird in der Regel die Fahrbahn für den Lenker eines Kraftwagens nicht unübersichtlich machen. Dagegen können hochbeladene Fuhrwerke die Übersicht so erschweren, daß sich ein Überholen verbietet (RG.: Recht 1930, 87).

§ 23 I:

1. Wer beim Überholen an das andere Fahrzeug anstößt, weil er nicht weit genug seitwärts fährt, verstößt gegen das Gebot, links zu überholen (OLG. Jena: JurRdsch. 1929, 1717).

2. Der Begriff des „Überholens" umfaßt die gesamte Bewegung des überholenden Fahrzeuges, also den Vorgang, der mit dem ersten Ausweichen beginnt und mit dem Abschluß der Vorbeifahrt endet. Bricht der Führer angesichts einer drohenden Verengung der Fahrbahn die begonnene Bewegung des Überholens wieder ab, bevor sein Fuhrwerk die am Verkehr Beteiligten gefährdet, so verstößt er nicht gegen das Verbot des Überholens (KG.: JFG. ErgBd. 9, 295).

§ 23 IV:

Die Unübersichtlichkeit einer Wegstelle braucht nicht Eigenschaft des Geländes zu sein, kann vielmehr auch durch einen anderen Wegbenützer herbeigeführt werden (RG.: DRZ. 1929, 1000 [a. A. BayObLG.: JW. 1927, 2232 und KG.: JFG. ErgBd. 9, 295]).

§ 24:

1. Begriff der „Hauptverkehrsstraße", Einfahren in solche (Abhandlungen von Bezold: Deutsches Auto-Recht 1929, 369, 385).

2. Für den Begriff des Hauptverkehrsweges kommt es nicht auf den Zustand, insbesondere die Breite der zu vergleichenden Wege, sondern lediglich auf ihre Verkehrsbedeutung an, die daran zu erkennen ist, welcher Weg den stärkeren Verkehr aufweist und bei gleicher Verkehrsstärke den Durchgangsverkehr zwischen wichtigen Verkehrspunkten vermittelt (RG.: Recht 1929, 2035).

3. Das RG., 6. ZivSen., das bisher zur Frage des Vorfahrtsrechtes noch nicht Stellung genommen hatte, hat sich der bekannten Praxis der Strafgerichte angeschlossen. Es fordert, daß der Führer des an sich zur Gestattung der Vorfahrt verpflichteten Fahrzeuges nur dann vorfahren darf, wenn er nach Lage der gesamten Umstände mit Gewißheit annehmen darf, daß er die Kreuzungsstelle bereits zu dem Zeitpunkt überquert haben werde, in dem das andere Fahrzeug den Schnittpunkt der Fahrtlinie erreicht hat. Als solche Umstände kommen beispielsweise die Schnelligkeit der beiden Fahrzeuge, ihre Länge, ihre Entfernung vom Kreuzungspunkt, die Beschaffenheit der Wege, in Betracht. Darauf, daß der vorfahrtberechtigte Führer seine höhere Fahrgeschwindigkeit noch im letzten Augenblick herabsetzen werde, darf sich der vorfahrtpflichtige Führer nicht verlassen. Indessen gibt das Vorfahrtsrecht dem Vorfahrtberechtigten keinen Freibrief zur Beibehaltung einer übermäßigen Geschwindigkeit bei Straßenkreuzungen; Nichtbeobachtung der Fahrtregeln macht auch ihn haftbar; die Ausgleichung der beiderseits erlittenen Schäden hängt von den Umständen ab (§ 17 I Satz 2 KraftfG.: RG. 125, 203 = JW. 1929, 2516).

4. Die Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles sind rein objektiv zu beurteilen. Der aus dem Seitenweg kommende Fahrzeugführer, der ein für allemal verpflichtet ist, einem auf dem Hauptverkehrsweg in der Nähe befindlichen Kraftfahrzeug die Vorfahrt zu lassen, ist naturnotwendig gehalten, sich im einzelnen Falle zu vergewissern, ob für ihn ein tatsächlicher Anlaß besteht, einen anderen vorfahren zu lassen und die Einfahrt zu unterlassen, solange er sich nicht diese Gewißheit verschafft hat (BayObLG.: JW. 1929, 2830).

5. Das Vorfahrtsrecht besteht auch dann, wenn eines der sich kreuzenden Fahrzeuge einen gewissen Vorsprung hat, sofern mit der Gefahr eines Zusammentreffens auf der Kreuzung zu rechnen ist (KG.: JurRdsch. 1929, 1718; OLG. Dresden: LZ. 1930, 277).

6. Das Vorfahrtsrecht setzt nicht voraus, daß die kreu-

zenden Fahrzeuge gleichzeitig auf die Kreuzung gelangen, sondern besteht auch, wenn ein Fahrzeug zwar einen gewissen Vorsprung vor dem anderen hat, sofern unter Berücksichtigung der gesamten Umstände, insbesondere der Geschwindigkeit, mit der Gefahr eines Zusammentreffens auf der Kreuzung zu rechnen ist (KG.: JW. 1929, 2066 und GoltdArch. 74, 90).

7. Die Vorschrift bezieht sich nicht auf Fahrzeuge, die in einer Straße aufeinander zufahren und von denen eines die Fahrbahn des anderen schneidet, sie gilt nur für Fahrzeuge, die sich ineinander kreuzenden Straßen begegnen (OLG. Jena: JW. 1929, 2832 [a. A. BayObLG.: JW. 1929, 2827 und RG.: siehe folgende Nr. 9]).

8. Ein Vorfahrtsfall ist nicht gegeben, wenn zwei Kraftfahrer auf jeder von zwei sich kreuzenden Straßen auf die Straßenkreuzung losfahren, der von rechts Fahrende geradeaus, der von links Fahrende dagegen nach rechts in die andere Straße einbiegen will (RG.: Deutsches Auto-Recht 1930, 10 = Recht 1930, 90).

9. Die Vorschrift findet auch Anwendung, wenn zwei Kraftfahrzeuge sich zunächst parallel auf der gleichen Straße aufeinander zu bewegen und alsdann das eine, nach rechts in einen Seitenweg abbiegende die Fahrtlinie des anderen schneidet (RGSt. 63, 263 = DRZ. 1929, 1118 [ebenso BayObLG.: JW. 1929, 2827]).

10. Wenn die Verkehrsbedeutung der kreuzenden Straßen zweifelhaft ist, muß der Vorfahrtberechtigte damit rechnen, daß das Vorfahrtrecht von anderen Wegbenutzern anders beurteilt wird und sich auf diese Möglichkeit durch Verminderung der Geschwindigkeit einstellen (BayObLG.: GoltdArch. 74, 91).

11. Der Begriff des „Hauptverkehrsweges" ist an sich ein Begriff des Reichsrechts, dessen Anwendbarkeit der richterlichen Entscheidung unterliegt. Das Verhältnis zwischen Hauptverkehrsweg und Seitenwegen ist nach der Bedeutung der Wege für den auf jenen sich abspielenden Verkehr zu beurteilen. Sollte das Verhältnis von Hauptverkehrswegen und Seitenwegen jedoch in der Polizeiverordnung einer Großstadt geregelt sein, so ist bis zum Nachweis des Gegenteils anzunehmen, daß diese Regelung nach Maßgabe des Reichsrechts getroffen ist; zur Widerlegung im Einzelfalle bedarf es ganz besonders wichtiger Gründe (RGSt. 63, 413).

§ 26:

1. Die Vorschrift, daß die Absicht des Stillhaltens durch senkrechtes Hochhalten des Armes anzuzeigen sei, ist bei Kraftwagen mit geschlossenem Aufbau undurchführbar; solche Wagen bedürfen auch keiner als Stoppzeichen dienenden mechanischen Einrichtung (KG.: Recht 1929, 1588).

2. Die Pflicht zur Abgabe von Zeichen ist unabhängig von der Bauart des Wagens. Erlaubt letztere nicht die Zeichenabgabe mit der Hand, so muß die Abgabe durch eine mechanische Vorrichtung erfolgen; fehlt auch diese, so darf der Führer den Wagen nicht am Straßenverkehr teilnehmen lassen (a. M. Müller) (OLG. Hamburg: JurRdsch. 1929, 2070).

3. Zeichenabgabe aus geschlossenem Wagen (Aufsatz von OLGR. Schläger: LZ. 1930, 174).

§ 27 I:

Das Haltezeichen des Polizeibeamten wirkt, auch wenn dieser den Arm wieder sinken läßt, noch so lange fort, als sich aus der gesamten Haltung des Beamten für die Verkehrsteilnehmer dessen Wille, es fortbestehen zu lassen, deutlich ergibt (BayObLG.: JurRdsch. 1929, 1637 = DRZ. 1929, 810 = JW. 1929, 2830).

§ 28 I:

1. Durch eine Polizeiverordnung kann eine den Richter bindende Bestimmung des Begriffs „verkehrshindernd" i. S. von § 28 VO. nicht getroffen werden. Jene kann aber ein wirksames Verbot der Aufstellung von Kraftfahrzeugen, also eine polizeiliche Anordnung i. S. von § 21 KraftfG. mit § 30 I KraftfVerkVO. sein. Entscheidend ist, ob die Art der Aufstellung des Kraftwagens geeignet ist, den Verkehr zu behindern; die tatsächliche Behinderung braucht nicht festgestellt zu werden (OLG. Karlsruhe: JW. 1929, 2630).

2. Polizeivorschriften, die Parkverbote für Kraftfahrzeuge allein enthalten, können nicht auf § 30 VO. gestützt werden; die Zulässigkeit der Aufstellung des Kraftfahrzeuges ist vielmehr lediglich nach § 28 VO. zu beurteilen (KG.: DJZ. 1929, 1213).

3. Die Vorschrift verbietet die Aufstellung von Kraftwagen nicht nur in, sondern auch an scharfen Wegkrümmungen, also auch eine solche Aufstellung, bei der der Wagen zwar in den Auslauf der Krümmung, aber doch so nahe bei ihr zu stehen kommt, daß die durch die Krümmung gegebene Verkehrserschwerung sich noch auf den Aufstellungsort auswirkt. Tatsächliche Behinderung des Verkehrs braucht nicht gegeben zu sein (BayObLG.: JW. 1929, 2830 = JurRdsch. 1929, 1638; ebenso KG.: Recht 1929, 2437).

§ 28 II:

Unerlaubte Entfernung vom Fahrzeug. Im Sinne des § 28 II Satz 2 entfernt sich der Führer von dem Fahrzeug nur dann, wenn er infolge des von ihm hergestellten räumlichen Abstands nicht mehr in der Lage ist, zu verhindern, daß ein Unbefugter das Auto in Betrieb setzt, d. h. in Fahrt bringt. Die Entfernung kann sich je nach den Umständen des einzelnen Falles verschieden gestalten (KG.: Recht 1929, 2038).

§ 29:

Bei Ausfahrt aus Grundstücken darf die Gehbahn von Kraftfahrzeugen befahren werden, wenn das Vorhandensein einer Ausfahrt für das Publikum erkennbar ist. Ist dies nicht der Fall, so muß der Kraftfahrer, während er die Gehbahn kreuzt, absitzen und das Kraftrad schieben. Auf den Fußgängerverkehr ist entsprechend Rücksicht zu nehmen (§ 17 I VO.); erforderlichenfalls sind Warnungszeichen zu geben (OLG. Dresden: GoltdArch. 74, 93).

§ 30:

1. Allgemeine polizeiliche Vorschriften, die eine dauernde Wegsperrung anordnen, müssen in ihrem Wortlaut die gesperrten Wege genau bezeichnen; die Verweisung auf besondere Bezeichnung durch Straßenschilder genügt nicht (RG.: Recht 1929, 1590).

2. Gegenüber den reichsrechtlichen Bestimmungen, welche die Fassung des § 23 BRVO. v. 3. Febr. 1910 geändert haben, haben frühere gemeindepolizeiliche Vorschriften, die einen Weg „um der Sicherheit des Verkehrs willen" sperrten, für den Kraftwagenverkehr keine Gültigkeit mehr (OLG. Dresden: JW. 1929, 2838).

3. Straßensperrung für den Durchgangsverkehr erstreckt sich nicht auf den Anliegerverkehr (KG.: Recht 1929, 2438).

4. Durch die gesetzlich nicht mehr zulässige Forderung von Wegabnützungsgebühren wird eine Wegsperre nicht ungültig (BayObLG.: RevReg. I Nr. 825/29).

H. Reichs-Finanzausgleichsgesetz in der Fassung des Reichsgesetzes über die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes v. 15. Mai 1926.

§ 13:

Zu besonderen Vorausleistungen nach Art. 29 Abs. II BayBezO. kann der Inhaber des Betriebes und der Eigentümer oder Besitzer des Grundstücks dann nicht herangezogen werden, wenn die eine außergewöhnliche Abnutzung der Bezirksstraßen verursachenden Lastfuhren durch Kraftfahrzeuge geleistet werden (BayVerwGerH. 50, 151).

Zusatz.

Der JW. 1929, 2798 zu § 12 KraftfG. gegebene Auszug aus RG. 123, 40 = JW. 1929, 916 = JurRdsch. 1929, 935 hat zu Mißverständnissen geführt und wird wie folgt berichtigt: Haftet der Kraftfahrzeughalter nur nach dem KraftfG., so sind die Leistungen der Sozialversicherung nicht an dem Betrage des vollen wirklichen Schadens zu kürzen, sondern an dem Betrage des in den Grenzen des § 12 KraftfG. festgestellten Schadens. Auch auf die Versicherungsträger geht daher nur derjenige Betrag des Schadens über, der innerhalb der Grenzen des § 12 liegt und durch die Leistungen der Versicherungsträger gedeckt wurde (§ 1542 RVO.). OStA. Dittmann, München.

Die Bahnpolizei als Betriebspolizei in ihrem Verhältnis zur öffentlichen (Orts-) Polizei.

(Betrachtungen über die Rechtsprechung.)

Von Oberregierungsrat Dr. G. Müller, st. Vertreter des Polizeipräsidenten in Essen.

Schrifttum und Rspr. über die Bahnpolizei in ihrem Verhältnis zur Ortspolizei als der allgemeinen, öffentlichen Polizei, d. h. über die Frage, ob und inwieweit mit Rücksicht auf das Vorhandensein einer Bahnpolizei das Bahngebiet dem Machtbereich der ordentlichen Polizei entzogen ist, stehen in gegenseitiger Anlehnung auf dem Standpunkt, daß Bahnpolizei und Ortspolizei koordinierte Polizeiorgane seien. Aus der so unterstellten Koordination wird innerhalb des Bahngebietes eine mehr oder weniger ausschließliche Vorrangstellung der Bahnpolizei vor der allgemeinen Polizei abgeleitet. Das ist ein Ergebnis, welches aus dem Gesichtspunkte der allgemeinpolizeilichen Praxis heraus untragbar ist, weil es im Widerspruch steht zu staatspolitischen Notwendigkeiten. Seitens der alten Staatsbahnen wurde die Zuständigkeit der ordentlichen Polizei im Bahngebiet gar nicht bestritten, wenigstens nicht insoweit, als es sich um den allgemeinen ortspolizeilichen Sicherheits- und Ordnungsdienst handelt. Das Auftreten von uniformierten staatlichen oder auch kommunalen Ortspolizeibeamten im Bahngebiet besonders auf den Bahnhöfen als selbstverständlich wurde von den Bahndienststellen nicht nur geduldet, sondern auch verlangt. Es bestand daher für den Polizeifachmann bis vor kurzem gar kein Anlaß, sich mit der Frage theoretisch zu befassen. Die Fälle, in welchen Strafverfahren — etwa wegen Widerstandes — die Gerichte mit der Zuständigkeitsfrage beschäftigten, waren ihrem Gegenstand nach nicht bedeutend genug, als daß sie den Polizeiverwaltern hätten Anlaß geben können, nach Abgabe der Akten an die Staatsanwaltschaft auf ihren Verlauf Einfluß zu nehmen. Die vom PrOVG. zugunsten der Bahndienststellen entschiedenen Verfahren betrafen Fälle, in welchen tatsächlich durch besondere Norm eine Materie — etwa der Ausbau des Bahnkörpers oder die Beleuchtung der Bahnanlagen — dem Einfluß der Ortspolizei entzogen war. So kam es, daß bisher das eigentliche hier zu behandelnde Problem nicht in geeigneter Weise von Vertretern der ordentlichen Polizei an die Gerichte herangetragen und vertreten worden ist. Nur so konnte es geschehen, daß die einmal irgendwo zuerst formulierte irrtümliche Unterstellung einer durch keinerlei gesetzliche Vorschriften gerechtfertigten „Koordination" der Bahnpolizei mit der allgemeinen Polizei, teilweise sogar die Annahme einer durch Sondervorschrift angeblich gewollten Vorrangstellung der Bahnpolizei im Bahngebiet in die Rspr. Einlaß fand. Die zahlreichen mir bekannten Urt., selbst die, welche in erster Linie gegen meine Meinung angeführt werden, bewegen sich in ihrem Zusammenhang ganz in der Richtung meiner Schlußfolgerungen, wenn sie auch denselben nicht bis ans letzte Ziel, d. h. zur Ablehnung der Koordination und zur These von der unbedingten Vorrangstellung der ordentlichen Polizei folgen (vgl. namentlich das Urt. RGSt. 37, 360, das auszugsweise gern von den Gegnern zitiert wird, aber in seiner zusammenhängenden Begründung und im Ergebnis wohl für, aber nicht gegen meine Meinung spricht).

Heute ist der Zuständigkeitskonflikt akut, und das Thema für den juristischen Polizeifachmann dadurch aktuell geworden, daß die Reichsbahngesellschaft neuerdings, in der Hauptsache wohl aus Prestigegründen und, um so zu betonen, daß ihr auch als Privatgesellschaft hoheitsrechtliche Funktionen verblieben sind, eine eigene besonders uniformierte reine Bahnpolizeiexekutive — den „Streifendienst" — herausgestellt hat, nunmehr im Gegensatz zur Praxis ihrer Rechtsvorgängerinnen der Staatsbahnen bzw. der Reichsbahn für diese Exekutive ausschließliche Zuständigkeit auch in Bezug auf den allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsdienst im Bahngebiet in Anspruch nimmt und demgemäß den ordentlichen Polizeiverwaltern die Befugnis abstreitet, im Bahngebiet erforderlichenfalls ordentliche, insbes. uniformierte Exekutivkräfte einzusetzen (etwa für den Sicherheitsdienst beim Empfang prominenter Auslandsvertreter).

Die so von den Reichsbahndienststellen in Anspruch genommene polizeiliche „Exterritorialität" des Bahngebiets verneine ich aus rechtlichen sowie organisatorischen Gründen und, wie schon betont, unter Geltendmachung von sachlich-staatspolitischen Notwendigkeiten. Diese letzteren möchte ich, wie folgt zusammenfassen: Die Verantwortung für Ruhe, Sicherheit und Ordnung im gesamten Staatsgebiet kann nur getragen werden von einer einheitlich zusammengefaßten Landes- und Ortspolizei. Die Verantwortlichkeit eines örtlichen Polizeiverwalters erstreckt sich über das ganze Gebiet seiner örtlichen Zuständigkeit und darf nicht dadurch erschwert werden, daß durch die Herausschälung des Bahngebiets sich in diesem Verhältnisse entwickeln können, die im Widerspruch stehen zur Handhabung des Polizeidienstes im ganzen Bezirk. Wohl darf der Polizeiverwalter bei der Handhabung des örtlichen Sicherheits- und Ordnungsdienstes die Interessen des großen überlokalen Verkehrs nicht stören, wenn nicht zwingende Gründe das gebieten. Aber die allgemeinen Interessen des Staates stehen über den engeren Interessen der Allgemeinheit an einem geordneten Eisenbahnbetrieb, und die Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet ist nicht loszulösen von Sicherheit und Ordnung im gesamten Polizeibezirk. Deshalb kann der Polizeiverwalter grundsätzlich auf sein Recht, im Bahngebiet ordentliche Polizeikräfte im Bedarfsfall einzusetzen, ebensowenig verzichten, wie er die Verantwortung für Ruhe und Sicherheit nicht grundsätzlich auf die Bahnpolizei abwälzen darf.

Die Anerkennung einer Exterritorialität des Bahngebiets für den ortspolizeilichen Sicherheitsdienst würde nichts anderes bedeuten als die Aufgabe lebenswichtiger Hoheitsrechte in diesem Gebiet, das sich wie ein Netz über das ganze Reich erstreckt. Eine exterritoriale Bahnpolizei für dieses im Besitz einer, wenn auch privilegierten Privatgesellschaft befindliche Bahnnetz bedeutet die Anerkennung eines „Staates im Staate" und birgt für diesen — wenigstens theoretisch — um so größere Gefahren, als der Staat nach dem heutigen Rechtszustand gar keinen Einfluß auf die Auswahl, Ausbildung und staatsmoralische Erziehung der „Bahnpolizeibeamten" i. S. des § 74 EisBBetrO. hat. Angesichts dieser Erwägungen staatspolitischer Art könnte ich mir eine Koordination der Bahnpolizei mit der ordentlichen Polizei allenfalls in der Form als möglich denken, daß sie als eine Spezialexekutive in der Hand des ordentlichen Ortspolizeiverwalters neben ihrem reinen Betriebsdienst Ortspolizeidienst im Bahngebiet versehen würde. Nach der heutigen Rechtslage hat aber der Ortspolizeiverwalter keinerlei Einfluß auf die Bahnpolizeibeamten als solche, ebensowenig wie auf die Bahnpolizeiverwaltung, und nach § 75 EisBBetrO. haben die auf das Bahngebiet beschränkten Bahnpolizeibeamten nicht Ortspolizeidienst zu verrichten, sondern nur Betriebspolizeidienst. Durch die Anerkennung einer koordinierten Bahnpolizeiverwaltung neben der ordentlichen Landes- und Ortspolizei aber wäre der durch die Staatsnotwendigkeiten gebotene und in Rechtsprechung und Schrifttum mit Recht immer wieder betonte Grundsatz der Einheitlichkeit der staatlichen Polizeihoheit durchbrochen, da keine gemeinsame Spitze vorhanden ist, die eine einheitliche Handhabung der Polizeihoheit gewährleisten könnte. Diese ist aber restlos dann gewährleistet, wenn unter Ablehnung einer Koordination eine Vorrangstellung der ordentlichen Staatspolizei auch im Bahngebiet, wie ich sie vertrete, nicht in Zweifel gezogen wird. Mit der Anerkennung meiner Auffassung ist gleichzeitig ohne weiteres die falsche Anwendung des in der Rechtsprechung namentlich auch vom PrOVG. (vgl. OVG. 57, 343) formulierten Argumentes staatspolitischer Art für die grundsätzliche Vorrangstellung der Bahnpolizei richtig gestellt, nach welchem es mit einer

ordnungsmäßigen Handhabung der Polizei unvereinbar ist, daß innerhalb desselben räumlichen Wirkungskreises zwei verschiedene Polizeiorgane zur Wahrnehmung desselben öffentlichen Interesses selbständig einzuschreiten hätten. Führt die ordentliche Polizei und arbeitet die Bahnpolizei selbstverständlich unter ihrer Führung, dann kann von einem Nebeneinander zweier verschiedener Polizeien nicht die Rede sein. Das ist übrigens das einzige sachliche Argument, welches mannigfach variiert unter der falschen Voraussetzung der Koordination beider Polizeien in der Rechtsprechung immer wieder für die Begründung einer Vorrangstellung der Bahnpolizei im Bahngebiet geltend gemacht wird, während es gerade für meine Meinung ausschlaggebend bleiben muß.

Auch die Versuche, diese Vorrangstellung durch rechtliche Schlußfolgerungen aus den Bestimmungen der EisBBetrO., namentlich aus deren § 75 Abs. 1 herzuleiten, sind abwegig. Daß das überhaupt versucht wird, muß für den, der die Frage rein sachlich und nicht aus Ressortinteressen heraus prüft, unverständlich sein, wenn und sobald ausgegangen wird von den staatsnotwendigen Interessen, wie ich sie formuliert habe. Nur durch eine ausdrückliche, jeden Zweifel ausschließende Norm könnte die Zuständigkeit der ordentlichen Polizei für die Handhabung der **Ortspolizei** im Bahngebiet beschränkt oder **ausgeschlossen** werden. Das ist aber bislang nicht geschehen. Nur **einzelne** Materien sind durch spezielle Norm aus den generellen Befugnissen der ordentlichen Polizei ausdrücklich herausgeschält (Bau des Bahnkörpers). Eine spezielle Norm, welche der Ortspolizei bei ihrer Fürsorge um die **allgemeine** Ruhe, Sicherheit und Ordnung im gesamten Polizeigebiet eine Schranke setzt, gibt es nicht (hierzu OV. 5, 340 und 5, 246). Wohl aber beschränkt der Abs. 1 des § 75 EisBBetrO. die Zuständigkeit der **Bahnpolizeibeamten** und wenn in dem schon erwähnten Urteil RGSt. 37, 260 neben der abwegigen Betonung der Koordination gesagt ist: „die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde findet ihre Schranke an der räumlich und sachlich begründeten Zuständigkeit der Bahnpolizeibehörde", so ist das eine recht willkürliche und irreführende Umkehrung des Wortlautes des § 75 Abs. 1 EisBBetrO. Es wird dadurch der Anschein erweckt, als sei hier eine (beschränkende) Abgrenzung der Befugnisse der **allgemeinen** Polizei beabsichtigt. — Tatsächlich setzt der § 75 Abs. 1 lediglich für die **Bahnpolizei** örtliche und sachliche Schranken. Die Gefahr dieser Umkehrung des Wortlautes des § 75 I liegt darin, daß von den Gegnern meiner Meinung übersehen wird, daß der **Ortspolizei** die Überschreitung der räumlichen Schranke dann gestattet bleibt, wenn und soweit nicht gleichzeitig die sachliche Schranke herabgelassen ist, während umgekehrt eine Überschreitung der Grenze des Bahngebiets für die Bahnpolizei nicht in Frage kommt. Die örtliche Schranke ist für sie stets geschlossen, ebenso wie sie sachlich nach § 75 beschränkt bleibt auf die polizeilichen Interessen des Eisenbahnbetriebs und Verkehrs. Das hebt übrigens dieselbe Entscheidung ausdrücklich (auf S. 263 unten) hervor mit den Worten: „Handelt es sich dagegen bei einer polizeilichen Anordnung um den Schutz eines Interessengebietes, welches mit der Bahnpolizei nichts zu tun hat **oder über den Zuständigkeitsrahmen derselben hinausgeht**, so greift die **sachliche** Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde Platz."

Der Sinn des § 75 Abs. 1 i. Verb. m. § 77 EisBBetrO. ist der, daß die Bahnpolizeibeamten im Bahngebiet **auch**, d. h. neben den ordentlichen Polizeibeamten Träger der Polizeigewalt sein sollen.

Zugegeben, daß, wie das angeführte Urteil zum Ausdruck bringt, die Ortspolizei der Reichsbahn**verwaltung**, als der Trägerin der Bahnpolizei keine Anweisung geben darf in Sachen des **reinen Eisenbahnverkehrs und -betriebs** — die Reichsbahnverwaltung kann sich deshalb und unter Bezugnahme auf ihre bahnpolizeilichen Befugnisse nicht jeglicher Beeinflussung durch die Ortspolizei entziehen. Die Zwangsmittel des § 132 PrLVG. z. B. sind auch gegen die Reichsbahnverwaltung anwendbar (vgl. OV. 5, 68; 23, 377), und darin sehe ich einen weiteren ausschlaggebenden rechtlichen Grund für die Ablehnung der Koordination von Bahn- und Ortspolizei, der zur Unterstützung der oben dargelegten staatspolitischen Begründung hervorzuheben war.

Abgesehen von den gegen die „**Koordination**" geltend gemachten Gründen staatspolitischer und rechtlicher Art sprechen für meine Meinung auch solche tatsächlicher bzw. organisatorisch-rechtlicher Natur: Notwendige Voraussetzung für die Koordination wäre doch wohl zunächst, daß die Bahnpolizeiverwaltung mit gleichen Machtbefugnissen ausgestattet wäre, wie die allgemeine Polizei; und da zeigt sich von vornherein der wesentliche Unterschied, daß die Bahnpolizei-Verwaltungsstellen nicht wie die Ortspolizeien ermächtigt sind, Polizeiverordnungen zu erlassen und so Polizeirecht zu schaffen. Mag ihnen nach § 77 EisBBetrO. die Befugnis eingeräumt sein, allgemeine Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Bahngebiet zu erlassen, so finden diese Anordnungen ihre Sanktion nicht in einem Hoheitsakt der Bahnpolizei, sondern in der EisBBetrO. Andererseits erstreckt sich die Wirkung der orts- und landespolizeilichen Verordnung ohne weiteres auch in das Bahngebiet hinein, soweit dadurch nicht reine Belange des Eisenbahnverkehrs und -betriebes berührt werden. Das ist eine selbstverständliche Schlußfolgerung aus der Tatsache, daß das Polizeiverordnungsrecht der Länderbehörden nicht in Frage gestellt werden darf, soweit es sich nicht mit reichsrechtlichen Vorschriften in Widerspruch setzt (vgl. das Ergebnis des RGSt. 37, 263, worin die Wirksamkeit der Ortspolizeistunde in einer Bahnhofswirtschaft anerkannt ist). Eine weitere Voraussetzung für die Annahme der Koordination wäre, daß die Bahnpolizei legaliter mit einer Exekutive ausgestattet wäre, die als der Exekutive der Ortspolizei, insbesondere der Schutzpolizei und Landjägerei gleichgeordnet erachtet werden könnte. Das ist nicht der Fall.

Die Frage, wer **Bahnpolizeibeamter** ist, ist im § 74 EisBBetrO. erschöpfend geregelt. In der Aufzählung dieses Paragraphen sind die Angehörigen des „**Streifendienstes**" als die eines **reinen Ordnungs- und Sicherheitsdienstes**, nicht enthalten, ebensowenig wie die Angehörigen eines besonderen Bahn-Kriminalpolizeidienstes der sog. „Überwachungsstellen". Diese Überwachungsstellen sind in der Inflations- und Nachinflationszeit mit Zustimmung der Innenministerien der einzelnen Länder eingerichtet und ausgebaut worden. Bemerkenswert — und ganz im Sinne meiner Auffassung — ist die Tatsache, daß bei den zwischen den beteiligten Ministerien über den Ausbau der Überwachungsstellen in Preußen gepflogenen Verhandlungen, wenigstens soweit deren Inhalt sich aus dem in der GenVfg. des JustMin., des InnMin. und des RVerkMin. v. 31. März 1923 niedergelegten Ergebnis beurteilt werden kann, die Reichsbahngesellschaft sich nicht auf den Standpunkt gestellt hat, daß sie den Überwachungsdienst durchführen könnte mit den vorhandenen Bahnpolizeibeamten nach § 74 EisBBetrO. Die Personalfrage wurde in der Weise geregelt, daß die für den reinen Kriminaldienst im Reichsbahngebiet (Überwachungsstellen) bestimmten Beamten von den zuständigen Regierungspräsidenten zu Hilfspolizeibeamten zu ernennen seien und daß die so zu Hilfspolizeibeamten ernannten „**Eisenbahnfahndungsbeamten**" ohne weiteres Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft sein sollten. Daß hier nicht einfach auf die „**Eisenbahnpolizeibeamten**" nach § 74 EisBBetrO. zurückgegriffen wurde — trotzdem die Überwachungsbeamten, wie sich das aus dem Zweck der Einrichtung ergab, in ihrer überwiegenden Mehrheit aus den sachverständigen Eisenbahnbetriebsbeamten der §§ 45 Ziff. 1—11, 74 EisBBetrO. sich rekrutieren, ist der beste Beweis dafür, daß man in jenen Verhandlungen nicht der Auffassung war, daß die Eisenbahnbetriebsbeamten ohne weiteres in ihrer Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte, mit den Befugnissen ausgestattet seien, um — losgelöst von ihrer Betriebstätigkeit —, als polizeiliche Exekutivbeamte aufzutreten. Diese Auffassung wäre auch nicht zu vertreten gewesen, weil ja die Bahnpolizeibeamten, abgesehen von ihrer betrieblichen Gebundenheit nicht das Festnahmerecht der Polizei- und Sicherheitsbeamten haben, wie es in § 127 Abs. 2 StPO. umschrieben ist, sondern nur das „Jedermann" zustehende Recht zur vorläufigen Festnahme auf frischer Tat Verfolgter. Diesem „Jedermann" zustehende Recht zur vorläufigen Festnahme gegenüber ist die in § 75 EisBBetrO. normierte Befugnis zur Festnahme nichts be-

sonderes, keinesfalls ein „Mehr". § 75 enthält vielmehr eher eine Einschränkung des Rechts nach § 127 Abs. 1 StPO., indem er den Bahnpolizeibeamten einschränkende Verhaltungsmaßregeln gibt. Aus dieser Erwägung heraus ist festzustellen, daß ein nicht zu den Eisenbahnfahndungsbeamten zählender Bahnpolizeibeamter, der heute einen Taschendieb beobachtet, ihn aber nicht verfolgen kann, wenn er ihn morgen wiedererkennt und stellen könnte, nicht befugt ist, ihn festzunehmen.

Nur Handlungen der Eisenbahnpolizeibeamten, die mit ihrem Betriebsdienst, wenn auch nur lose im Zusammenhang stehen, sind polizeiliche Exekutivhandlungen. Die Polizeibeamteneigenschaft bleibt abhängig vom Betriebsdienst, und es geht über den Rahmen der nach dem Reichsbahngesetz der Reichsbahngesellschaft belassenen öffentlich-rechtlichen Befugnisse, wenn diese jetzt dazu übergegangen ist, die Zahl der im § 74 EisBBetrO. aufgezählten 15 Gruppen von Bahnpolizeibeamten durch eine sechzehnte, die der vom eigentlichen Betriebsdienst vollkommen losgelösten Bahnpolizeibeamten, das sind die Beamten des „Streifendienstes", zu ergänzen. Diese Beamten haben, da sie nicht den Betriebsdienst nach § 74 Ziff. 1—15 ausüben und da keine andere gesetzliche Ermächtigung, sie zu Bahnpolizeibeamten zu ernennen, gegeben ist, überhaupt nicht die Eigenschaft von Polizeibeamten. Sie könnten sie allenfalls erlangen, wenn sie vom Regierungspräsidenten zu Hilfspolizeibeamten ernannt würden, gleich den Eisenbahnfahndungsbeamten. Die Legalität einer „reinen Polizeiexekutive" in der Hand der Reichsbahngesellschaft ist also zu verneinen. Soweit bei den Überwachungsstellen Bahnbedienstete nur mit kriminalpolizeilicher Tätigkeit beschäftigt sind, handeln sie kraft besonderer Bestellung durch den Regierungspräsidenten als Hilfspolizeibeamte der Landespolizei, also als ordentliche Polizei. Die Bahnpolizei kann danach also auch aus dem tatsächlichen Grunde nicht als der ordentlichen Polizei koordiniert gelten, weil sie weder koordinierte Machtbefugnisse hat noch über eine koordinierte Polizeiexekutive verfügt. Eine Koordination ist auch gar nicht nötig, denn Sinn und Zweck der Bahnpolizei in ihrer legalen Form ist lediglich die Ermöglichung einer besonders nachdrücklichen Wahrung des Hausrechts im Bahngebiet mit eigenem Personal.

Nach dem Gesagten wird das Verhältnis zwischen Bahnpolizei und der ordentlichen Polizei unter Verneinung der Koordination wie folgt zu bestimmen sein:

Der § 74 EisBBetrO. ist ein Hoheitsakt des Reichs, durch welchen fünfzehn genau umschriebenen Bedienstetengruppen des privilegierten Industrieunternehmens „Reichsbahngesellschaft" die Eigenschaft von Polizeibeamten verliehen wird. Nach seiner Fassung und seinem Inhalt kann ich den Hoheitsakt des § 74 EisBBetrO. in seiner Auswirkung nur als etwas Ähnliches betrachten, wie die auf Einzelfälle beschränkten Verfügungen der Regierungspräsidenten usw., durch welche einzelnen Persönlichkeiten die Eigenschaft von Hilfspolizeibeamten in bezug auf eine bestimmte Tätigkeit verliehen wird, ganz ähnlich wie bei den erst vor kurzem aufgelösten Werkspolizeien in Preußen, deren Einrichtung zugelassen wurde in einer Zeit schwerster Betriebs- und Verkehrsunsicherheit, in der gleichen Zeit und aus den gleichen Gründen, welche für die Einrichtung und den Ausbau der „Eisenbahnüberwachungsstellen" und des „Bahnschutzes" in seiner legalen Form entscheidend waren. Liegt also für diese über den Rahmen des § 74 EisBBetrO. hinausgehenden legalen polizeilichen Sonderorganisationen der Reichsbahn, der Vergleich mit den als „Werkspolizeien" bezeichneten Gruppen von Hilfspolizeibeamten nahe, so glaube ich darüber hinaus das Verhältnis von ordentlicher Polizei zur „Bahnpolizei" i. S. der EisBBetrO. nicht treffender bezeichnen zu können, als durch die Annahme, diese Bahnpolizei, welche in einer Betriebsordnung geregelt ist, sei eine Art durch Gesetz auf dauernd eingerichtete Betriebs- und Werkspolizei, die im Gegensatz zu den aufgelösten Werkspolizeien nicht unter unmittelbarer Aufsicht der ordentlichen Polizei, sondern unter einer Reichsbahndienststelle arbeitet, welche mit — wenn auch im Umfang beschränkten — polizeilichen Hoheitsrechten ausgestattet ist. Dabei ist hervorzuheben, daß die von der Bahnpolizei gehandhabte Polizeigewalt keinesfalls aus der Polizeihoheit des Reichs resultiert (woraus vielleicht eine Vorrangstellung der Bahnpolizei abgeleitet werden könnte), sie resultiert vielmehr aus der Polizeihoheit der Länder. Das ergibt sich ohne weiteres daraus, daß die Bestimmung, welchen Bahndienststellen die Verwaltung der Bahnpolizei zu übertragen sei, den Ländern überlassen ist. § 74 EisBBetrO. hat also die Bedeutung, daß er die in ihm aufgezählten Bedienstetengruppen summarisch zu einer Art von Hilfspolizeibeamten der jeweiligen Länder macht, in denen sie Dienst tun, mit dem Ziel, für den Eisenbahnbetrieb eine Betriebspolizeiexekutive zu schaffen, die in der Regel den Bahnbetrieb und Verkehr in Ordnung halten kann, ohne daß die ordentliche Polizei in Anspruch genommen zu werden, und ohne daß diese sich aus eigener Initiative um Sicherheit und Ordnung im Bahngebiet zu bekümmern braucht, wenn nicht besondere Umstände das gebieten. Tritt aber die ordentliche Polizei im Bahngebiet auf, dann muß sie die Führung haben — gleichgültig, ob sie gemäß § 76 Abs. 1 EisBBetrO. zur Unterstützung herangerufen ist, oder ob sie aus eigenem Entschluß eingreift. Im letzteren Fall greift Abs. 2 des § 76 EisBBetrO. Platz, welcher die Bahnpolizeibeamten zur Unterstützung der Ortspolizeibeamten verpflichtet und keinen Sinn hätte, wenn die ordentliche Polizei grundsätzlich im Bahngebiet nicht zuständig wäre. Meine Auffassung finde ich in geradezu klassischer Weise bestätigt in einem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten v. 6. Juni 1899 (InnMBl. S. 136), welcher besagt: „Da eine begriffliche Begrenzung der „beiderseitigen Funktionen", welche geeignet wäre, Kollisionen (zwischen Bahnpolizei und Ortspolizei) zu vermeiden, nicht gegeben ist, andererseits aber ein dringendes Bedürfnis besteht, solchen vorzubeugen, jedenfalls aber ein Hervortreten von Meinungsverschiedenheiten nach außen zu verhüten bleibt, so habe ich die Bahnpolizei angewiesen, den Organen der allgemeinen Polizei, welche sich auf den Bahnhöfen und Bahnanlagen zu Maßnahmen im Interesse der Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung veranlaßt sehen, mögen sie selbst zu diesem Zwecke ebenfalls tätig geworden sein oder nicht, keine Hindernisse in den Weg zu legen, und zwar auch dann nicht, wenn dieselben ihres Erachtens in die Funktionen der Bahnpolizei übergreifen sollten, derartige Fälle vielmehr nachträglich durch Beschwerde zuständigen Orts zum Austrag zu bringen."

In diesem Erlaß, welcher heute noch in Kraft ist, ist also in richtiger Erkenntnis der staatspolitischen Notwendigkeiten von „beiderseitigen" Funktionen im Bahngebiet die Rede und dabei der ordentlichen Ortspolizei die ihr gebührende Vorrangstellung eingeräumt — und zwar gerade von dem Minister, der aus Ressortgründen eine andere Auffassung hätte wünschen können.

Wenn ich übrigens de lege lata das Vorhandensein einer legalen reinen Bahnpolizeiexekutive in Abrede stelle und der Reichsbahnverwaltung die Befugnis zum Ausbau einer solchen bestreite, so will ich damit deren Zweckmäßigkeit de lege ferenda nicht in Abrede stellen. Voraussetzung müßte allerdings sein, daß dann über die Vorrangstellung der ordentlichen (öffentlichen) Polizei — oder über die Eigenschaft dieser Bahnpolizeiexekutive als betriebliche Hilfs- bzw. Ergänzungspolizei kein Zweifel gelassen würde. Voraussetzung müßte weiter sein, daß zur Gewährleistung eines engen Zusammenarbeitens mit und nötigenfalls unter Führung der ordentlichen Polizei eine unmittelbare Verbindung zwischen ordentlicher Polizei und der Bahnpolizei hergestellt würde, durch Bestellung von Kommissaren der Staatspolizei bei der Reichsbahn — etwa in Person der ständigen Vertreter der Polizeipräsidenten mit Landeskriminalpolizeistellen —, die einmal über alle organisatorischen Vorgänge auf dem Laufenden gehalten werden und zum anderen befugt sein müßten, bei der Bahnpolizei Anregungen in bezug auf die Geschäftsführung und die Ausübung des Exekutivdienstes zu geben, schließlich auch im Falle von Konflikten vermittelnd zu wirken und zu schlichten. (Im Ergebnis gleicher Auffassung: Eichner: BayGemVZ. 1926, 177. — Vgl. auch meinen Aufsatz in der „Polizei" 1929 Nr. 24.)

Zur Reform des Rechtsunterrichtes.

Von Prof. Dr. Gerland, Jena.

I. Die Vorschläge, die das preußische Volksbildungsministerium zur Reform des akademischen Rechtsunterrichtes gemacht hat und die demnächst den preußischen Rechtsfakultäten, gegebenenfalls zwangsweise, aufgenötigt werden sollen, haben, begreiflich genug bei der großen Erregung, die sie in den beteiligten Kreisen hervorgerufen haben, bereits eine ganze Literatur von Abhandlungen usw. hervorgerufen. Auch in der JW. sind eine Reihe sehr beachtenswerter Beiträge veröffentlicht. Wenn ich auf zwei derselben näher eingehe, so geschieht dies, um den Darlegungen des Sachreferenten im Volksbildungsministerium gegenüber die Sachlage so zu schildern, wie sie ist und nicht, wie sie sich mancher wünscht, ferner um mich mit den Ausführungen des von mir hochverehrten Kollegen Lehmann sachlich auseinanderzusetzen. Ist das erste im Interesse der öffentlichen Meinung dringend geboten, da das Bild des Ministerialreferenten Peters objektiv unrichtig ist, so halte ich eine Auseinandersetzung mit Lehmann deshalb für geboten, weil der Gegensatz zwischen unseren Anschauungen — den Ausgangspunkt Lehmanns vermag ich allerdings nicht zu teilen, wie später auszuführen sein wird — keineswegs so groß ist, wie er zu sein scheint. Da beide, Peters wie Lehmann, sich wiederholt auf meine Ausführungen: DJZ. 1930, 717 ff. bezogen haben, so mag auch dadurch eine Aktivlegitimation für mein abermaliges Eingreifen in die Diskussion nachgewiesen sein.

II. 1. Ich beginne mit den Ausführungen Peters'. Man kann begreifen, daß das Volksbildungsministerium seine Vorschläge gegen die scharfen Angriffe, die gegen sie in weitem Umfang von den verschiedensten Kreisen, Theoretikern wie Praktikern, erhoben sind, vor der Öffentlichkeit zu verteidigen für notwendig gefunden hat. Man wird auch verstehen, daß Peters, von dem doch offenbar die Denkschrift des Volksbildungsministeriums sowie der in der JW. zur Reformfrage veröffentlichte Aufsatz eines Ungenannten herrührt, selbst das Wort in dem Kampf der Meinungen ergriffen hat, um ein Werk zu verteidigen, mit dem er so eng verbunden ist. Man kann aber andererseits auch nicht umhin, offen auszusprechen, daß die Art, in der Peters in die öffentliche Diskussion eingegriffen hat, mehr als befremdlich ist. Ich werde nur auf seine sachlichen Ausführungen eingehen, obwohl seine Ausführungen auch zur persönlichen Erwiderung mehr als hinreichende Gelegenheit bieten. Hier wende ich mich zunächst gegen die objektiv unhaltbare Darstellung, die Peters von der Aufnahme gibt, die die Vorschläge in der Öffentlichkeit gefunden haben sollen. Er schreibt hierzu: „Voranstellen kann man die gerade vom Standpunkt der Universitäten erfreuliche Feststellung" (warum dies gerade vom Standpunkt der Universitäten besonders erfreulich sein soll, bleibt ein Geheimnis), „daß die Aufnahme der Pläne einer juristischen Studienreform, wie sie vom Kultusministerium nach Beratung mit einer Reihe hervorragender Fachvertreter den Fakultäten vorgelegt worden sind, sowohl bei den Fakultäten Preußens im allgemeinen als auch bei weiten Kreisen der interessierten Öffentlichkeit — unbeschadet der Meinungsverschiedenheiten im einzelnen — im ganzen freundlich gewesen ist." Demgegenüber muß folgendes festgestellt werden. Es ist richtig, daß sich die preußischen Rechtsfakultäten in ihrer Mehrzahl (eine Einstimmigkeit war nicht vorhanden, wie Leonhard: JW. 1930, 2182 vermeint; zum mindesten haben zwei preußische Fakultäten die Vorschläge des Ministeriums abgelehnt) auf den Boden der Vorschläge gestellt haben. Ebenso zweifellos aber ist es, daß, und zwar wohl in jeder Fakultät, Opposition gegen die Vorschläge vorhanden war, eine Opposition, die ja zum Teil auch in den literarischen Äußerungen der einzelnen klar zutage getreten ist. Ein genaues Bild über die Stellungnahme der preußischen Dozenten der Rechtswissenschaft ergibt sich mithin nicht aus der Stellungnahme der Fakultätsmajoritäten. Bis zum Beweis des Gegenteiles wird man daher auch innerhalb der preußischen Fakultäten mit starken Minoritäten gegen die Vorschläge des Ministeriums rechnen können. — Literarisch geäußert haben sich für die Vorschläge die Professoren Radbruch, Heymann, Lehmann, Bruck, Frankfurt, Leonhard, gegen die Reform R. Schmidt, Kisch, Stier-Somlo, Eggen v. Terlan und meine Wenigkeit. Von den Dozenten, die sich für die Reform ausgesprochen haben, waren Radbruch, Heymann und Lehmann Mitglieder der Reformkommission. Von Praktikern haben sich Levin und Baumbach scharf ablehnend geäußert, andere werden folgen. Wichtiger als diese Einzeläußerungen sind aber vielleicht die Kundgebungen wissenschaftlicher Organe. Der Vorstand der Vereinigung deutscher Zivilprozeßrechtslehrer hat die Vorschläge, soweit sie den Unterricht auf dem Gebiet des Zivilprozeßrechtes betreffen, mit unzweideutiger Schärfe abgelehnt, ebenso der Vorstand des Anwaltvereins. Die Reform als Ganzes hat die Deutsche Strafrechtsgesellschaft auf ihrer diesjährigen Tagung einstimmig abgelehnt. Die sämtlichen außerpreußischen Rechtsfakultäten haben in Leipzig die Vorschläge des preußischen Ministeriums als ungeeignet für eine wirkliche Reform verworfen. Und endlich hat der Vorstand des Hochschulverbandes in einer Resolution Stellung zu dem Vorstoß Preußens genommen, die alles andere als zustimmend ist[1].

[1] Der prinzipiellen Wichtigkeit halber, die diese Kundgebung besitzt, sei hier im Wortlaut mitgeteilt: „Der Vorstand des Verbandes der Deutschen Hochschulen hat auf seiner Sitzung vom 18. und 19. Juli 1930 einen Bericht über die beabsichtigte Reform des juristischen Studiums in Preußen entgegengenommen. Es ist nicht seine Aufgabe, zu den Einzelheiten der geplanten Reform Stellung zu nehmen. Wohl aber ist es seine Pflicht, auf diejenigen Dinge hinzuweisen, die allen deutschen Hochschulen gemeinsam sind, weil sie an das Wesen und die Aufgabe der deutschen Universität rühren. In diesem Sinne erklärt er:

Wir haben den Eindruck gewonnen, daß der preuß. Entwurf die Gefahr in sich birgt, durch das vereinzelte Vorgehen eines deutschen Landes, möge es auch das größte sein, die Einheitlichkeit des Ausbildungswesens zu stören. So tiefe Eingriffe, wie sie der Entwurf vorsieht, können nur von der Übereinstimmung aller Hochschulländer getragen werden. Insbes. muß alles vermieden werden, was der studierenden Jugend das freie Wandern von Universität zu Universität, dessen nationaler und wissenschaftlicher Wert nicht hoch genug veranschlagt werden kann, mittelbar oder unmittelbar erschweren würde. Daß neue Verhältnisse neue Maßregeln verlangen, daß das geistige Leben an den deutschen Hochschulen nicht in Stillstand geraten darf, daß deshalb an Besserungen im Studien- und Prüfungswesen gearbeitet werden muß, dessen sind wir uns bewußt. Wir glauben auch, obwohl uns ein besonderer Auftrag dieser Art nicht erteilt worden ist, versichern zu können, daß alle deutschen Hochschulen, wenn die Einheitlichkeit gesichert ist, gern bereit sein werden, an einer Reform der einzelnen Studienzweige freudig mitzuarbeiten. Aber wir können nicht unterdrücken, daß der jetzige preuß. Entwurf in eine nicht erträgliche Einzelregelung verfallen ist, daß diese Methode den Unterricht an den deutschen Universitäten mit einem bedrückenden, schulartigen Lehrplan belegt und die Höhe der Wissenschaft wie die akademische Lehrfreiheit gefährdet. Wir sind daher der Überzeugung, daß an eine wirkliche Reform des juristischen Studiums, die ihr Ziel erreichen will, nur herangegangen werden kann in gemeinsamer vertrauensvoller Zusammenarbeit aller deutschen Hochschulverwaltungen mit der Gesamtheit der betreffenden deutschen Fakultäten. Vor allem aber muß sie getragen sein von der Überzeugung und der Hingabe derer, die sie aus der Theorie in das Leben hinüberführen müssen."

Die Resolution der nichtpreußischen Fakultäten lautet:

„Die Fakultäten lehnen einmütig den Versuch ab, den Lehrbetrieb durch behördliche Anordnung zu reglementieren und erblicken in diesem Versuch einen unerträglichen Eingriff in das traditionelle, und im Wesen der deutschen Hochschule begründete Recht der Fakultäten, Aufbau, Umfang und Methode des Unterrichts selbst zu bestimmen. Sie bekämpfen ebenso jeden Versuch, dem Lehrkörper einer Fakultät ohne deren ausdrückliche Zustimmung Lehrkräfte anzufügen oder anzugliedern. Die Fakultäten sind sich darüber einig, daß die gegen den juristischen Unterricht erhobenen Vorwürfe der preuß. Denkschrift ihre Berechtigung nicht in der Methode des gegenwärtigen Lehrbetriebes finden. Soweit sich Mängel gezeigt haben, ist deren Hauptursache vielmehr in der unzulänglichen Auslese derer zu suchen, die sich dem juristischen

In allen diesen Beschlüssen usw. wendet man sich gegen die Versuche, das zu reglementieren, was sich nun einmal nicht reglementieren läßt, wehrt man sich gegen die Eingriffe in die auch hinsichtlich der Methode verfassungsmäßig garantierte Lehrfreiheit, lehnt man eine einseitig preußische Regelung ab, da es sich um eine Reichsangelegenheit handele, verwirft man aber auch inhaltlich die Einzelvorschläge des Ministeriums als ungeeignet, vorhandene Mißstände zu beseitigen. Fürwahr, wenn das preußische Ministerium diese Aufnahme seiner Vorschläge erfreulich von seinem Standpunkt aus findet, dann kann man es ob seiner Bescheidenheit nur noch bewundern. Und ein hinreichendes Bild der wirklichen Sachlage gewinnt man erst, wenn man die Äußerungen der Anhänger der Vorschläge genauer prüft. Beginnen wir mit Heymann: er erklärt jedes zwangsweise Reglementieren als unvereinbar mit der Reichsverfassung und steht somit durchaus auf meinem Standpunkt; er lehnt den gebundenen Lehrplan und die Verkürzung der systematischen Vorlesungen sowie die schematische Besprechungsstunde ab, auch hier durchaus konform meine Äußerungen; er wendet sich endlich mit äußerster Schärfe gegen die Verwendung von Praktikern so, wie sie Preußen plant. Ja, was bleibt denn dann von den preußischen Vorschlägen eigentlich noch übrig? Heymann geht doch so weit in seiner Kritik, daß er mit Fug und Recht eigentlich besser zu den Gegnern des Volksbildungsministeriums gerechnet werden muß. Und auch Lehmann steht keineswegs so unbedingt auf dem Boden der preußischen Denkschrift, wie man nach seinen temperamentvollen Eingangsausführungen denken sollte. Zunächst äußert er starke Bedenken gegen die Durchführung des gebundenen Lehrplanes, wobei er sich als Zivilprozessualist selbstverständlich namentlich gegen die ungebührliche Beschneidung der zivilprozessualen Vorlesungen wendet, deren Durchführung ja in der Tat jede zweckentsprechende Ausbildung unserer Studenten im Zivilprozeßrecht einfach unmöglich machen muß. Er wendet sich ferner energisch gegen die Art, wie nach den Vorschlägen die Repetitorien ausgebaut werden sollen. Und es mag hervorgehoben werden, daß, falls die von Lehmann gemachten Abänderungsvorschläge durchgeführt würden, der ganze gebundene Lehrplan, wie ihn die Denkschrift aufgestellt hat, scheitern muß. Reichen doch selbst die Beschränkungen, die die Denkschrift an den systematischen Vorlesungen vornehmen will, nicht aus, um ohne Überlastung der Studierenden die Repetitorien auch noch in den akademischen Unterricht eingliedern zu können, stellt man doch vielmehr weitere als unumgänglich bezeichnete Verkürzungen in Aussicht. Endlich aber erklärt Lehmann am Schluß seiner Ausführungen (und hierin liegt Entscheidendes für seine Stellungnahme), daß die vom Ministerium geplanten Maßnahmen in der Hauptsache erfolglos bleiben müßten, solange es nicht gelinge, die Referendarprüfung im Hinblick auf das Ziel Stoffvertiefung durch Stoffentlastung umzugestalten. In diesem an sich durchaus zutreffenden Hinweis liegt aber doch meines Ermessens das einfache Zugeständnis, daß nicht eine Reform des Unterrichtes, sondern eine Reform des Examens notwendig ist, weil der Grund vorhandener Mißstände nicht im Unterricht, sondern im Examen und seinen Voraussetzungen liegt. Daß jeder, der die Verhältnisse kennt, weil er sie täglich erlebt, hier Lehmann beistimmt, ist zweifellos. Aber gerade in dieser Richtung hat die Denkschrift versagt, während die nichtpreußischen Fakultäten entscheidendes Gewicht auf die Reform der Examensfrage gelegt haben.

Studium widmen und in der dadurch bedingten Massenhaftigkeit des juristischen Nachwuchses. Hier vor allem haben die Unterrichtsverwaltungen einzusetzen. Die Fakultäten, die von sich aus ständig bestrebt gewesen sind, den Unterricht fortzuentwickeln, sehen nach wie vor in der systematischen Vorlesung und der sie von Anfang an begleitenden praktischen Übung das wirksamste Mittel der juristischen Ausbildung. Mit besonderer Freude begrüßen die Fakultäten den Wunsch der preuß. Denkschrift, den juristischen Unterricht zu vertiefen. Sie können aber in den Vorschlägen der Denkschrift kein hierfür geeignetes Mittel erblicken, da durch sie die Stoffüberhäufung nicht beseitigt, sondern erhöht werden würde. Geeignet zur Vertiefung ist nur eine zweckentsprechende Gestaltung der Abschlußprüfung. Dabei stellen die Fakultäten zur Erwägung, ob nicht durch Beschränkung der Prüfung auf grundlegende Pflichtfächer und von Kandidaten zu bestimmende Wahlfächer die zur Vertiefung notwendige Entlastung herbeigeführt werden könnte."

Alles in allem bietet sich also doch ein wesentlich anderes Bild, als es Peters über die Aufnahme der preußischen Vorschläge gezeichnet hat. Man kann ohne Übertreibung sagen, daß die Vorschläge im wesentlichen ablehnend, zum Teil mit größter Zurückhaltung, zum geringsten Teil aber mit Zustimmung seitens der beteiligten Kreise aufgenommen sind.

2. Geht man auf die Gründe ein, aus denen heraus dem Ministerium eine Reform für unumgänglich geboten erscheint, so charakterisiert sie Peters dahin: die Überfüllung des Universitätsstudiums, namentlich die Überfüllung des juristischen Studiums zeige die äußere Veränderung der Universitätsverhältnisse, die inneren Wandlungen in der geistigen Struktur der Studenten seien ebenfalls weittragende; beiden Tatsachen müsse man gerecht werden, und man könne nicht die Einrichtungen der Universität in einem Zustand belassen, der in der Hauptsache auf eine geringere Anzahl von Studenten mit besonderem wissenschaftlichen Interesse zugeschnitten sei. (Es gehört viel Mut dazu, solche Sätze zu schreiben.) Wer sich mit der Geschichte der Reform des Rechtsunterrichtes befaßt hat, weiß, wie gerade der Hinweis auf das mangelnde wissenschaftliche Interesse der Rechtsstudierenden seit Jahrzehnten immer wieder betont, wie die Frage der zu großen Anzahl der Übungsteilnehmer immer wieder behandelt ist, längst vor dem Kriege, längst also, ehe jener berühmte Wandel in der geistigen Struktur sich bemerkbar gemacht haben soll, ein Wandel, der sich übrigens wohl mehr dem experimentierenden Kritizisten, als dem ruhig beobachtenden Phänomenologisten gezeigt hat. Aber lassen wir das dahingestellt sein: eines ergibt sich, ich möchte sagen mit erschreckender Deutlichkeit aus Peters' Ausführungen. Es ist die Grundauffassung, daß der Rechtsunterricht sich dem Studenten, nicht der Student dem Rechtsunterricht anzupassen habe. Sinkt mithin das Material der Studenten in geistiger Hinsicht, so ist es nicht etwa die Aufgabe des Rechtsunterrichtes, an seinen alten Anforderungen festzuhalten; er muß vielmehr nachgeben, sich umstellen, mit anderen Worten seine Anforderungen herabsetzen. Nicht dadurch, daß unbarmherzig der Untaugliche ausgemerzt wird, sondern dadurch, daß man weniger im Unterricht verlangt, daß man durch einen aufs Examen, nicht aufs Leben eingestellten Unterricht dem Untauglichen hilft, durchs Examen zu kommen, soll der Übelstand bekämpft werden, eine Methode, die sich verhängnisvoll genug für die Beteiligten im zweiten Staatsexamen erweisen wird. Daß hier mit dem Zwischenexamen geholfen werden kann, ist nicht anzunehmen. Dieses Examen wird mit Hilfe gerade der Repetitoren, deren Weizen unter den kommenden preußischen Reglements blühen wird wie noch nie zuvor, sicher glatt überwunden werden (ob beim ersten oder zweiten Anlauf, wird vielen unserer Rechtsstudierenden ziemlich gleich sein), ganz abgesehen davon, daß man allzu große Anforderungen an die Kandidaten sicher nicht wird stellen können, wenn z. B. eine Klausur von Juristen geschrieben werden soll, die überhaupt noch keine Übung haben hören dürfen (vgl. Kisch S. 2177).

Nun soll allerdings die Überfüllung und eine gewisse Strukturveränderung geistiger Art gar nicht geleugnet werden. Aber, um mit der ersteren zu beginnen, ist es nicht ein sonderbarer Widerspruch, daß man die Überfüllung fortgesetzt bejammert, aber nichts tut, um sie zu bekämpfen, ja daß man im Gegenteil alles tut, um sie zu verstärken? Denn statt die Anforderungen, die man an den Eintritt in die Universität stellt, zu erschweren, hat man sie ja in letzter Zeit teils direkt, teils indirekt immer mehr erleichtert. Und was die Veränderung der geistigen Struktur unseres Studentenmateriales anbelangt, so beruht sie im wesentlichen auf der nicht hinreichenden Ausbildung, die die Schule den künftigen Studenten mit auf den Weg gibt, eine Tatsache, die im wesentlichen auf dem pädagogischen Experimentieren beruht, das man auf Kosten einer Generation in der Schule ebenso unbedenklich wagen zu können glaubte, wie man heute die Hochschule in den Kreis dieses Experimentierens hereinzuziehen versucht. In einer ganz ausgezeichneten Denkschrift der Tübinger Universität, die vor einiger Zeit den deutschen Hochschulen zuging, ist hierüber an Hand einwandfreier Erfahrungen lebhaft Klage geführt worden, ohne daß Abhilfe geschaffen wäre. Denn es ist schon so, wie auch die Resolution der nichtpreußischen Fakultäten angedeutet hat: die Gründe für nicht zu leugnende Mißerscheinungen im deutschen Hochschulleben liegen vor der eigent-

lichen Studienzeit, sie liegen einmal in der heute betriebenen Zulassungspolitik, ferner in unseren Schulverhältnissen. Man kann nicht an allen diesen doch gar nicht zu leugnenden Tatsachen vorübergehen und den Rechtsfakultäten den Vorwurf machen, sie hätten versagt, weil sie sich nicht auf ein Material eingestellt hätten, gegen dessen Zulassung sie sich immer vergeblich zu kämpfen bemüht haben. Im übrigen aber kann ich wirklich nicht einsehen, wie auf dem vom Ministerium eingeschlagenen Weg die Überfüllung bekämpft oder doch wenigstens die Verhältnisse ihr entsprechend geregelt werden können. Ich bin nicht modern genug (Peters wird dies meiner Überalterung zugute rechnen müssen), um zu verstehen, warum z. B. Übungen mit Erfolg nur vor einer beschränkten Hörerzahl, Besprechungsstunden dagegen vor einer unbeschränkten Hörerzahl abgehalten werden können[2]).

3. Meine Ausführungen gegen die preußischen Vorschläge richten sich, wie R. Schmidt mit Recht hervorgehoben hat (DJZ. 1930, 864, 865), nicht gegen den Einzelvorschlag als solchen, sondern gegen das Reglementieren als solches. Ich halte nach wie vor den Versuch des preußischen Volksbildungsministeriums, den Rechtsfakultäten und den einzelnen Dozenten die Methode der Vorlesung aufzuzwingen, für verfassungswidrig. Ich halte es auch in Hinblick auf den Präzedenzcharakter des gegenwärtigen Vorstoßes Preußens für geradezu gefährlich, wollte man diesen Punkt in der Diskussion zurückstellen. Gewiß ist schon das einfache Schematisieren und Reglementieren unerträglich, da es die Entfaltung freier Individualitäten unmöglich macht. Gewiß ist es richtig, auch gegen das bloße Reglementieren anzukämpfen, da ein gewisser Modernismus, namentlich in Preußen, sich nur noch im Polizeistaat wohlzufühlen scheint. Aber die Verfassungsfrage darf doch nicht übersehen werden. Nun betont Peters, was zu bezweifeln ich mir niemals erlaubt hätte, das preußische Kultusministerium kenne den Art. 142 RVerf. Was ich aber bezweifele, ist, ob das Ministerium wirklich kein verfassungsmäßig gewährleistetes Recht antasten wird. Wird es seine Reform ohne Rücksicht auf bestehende Widersprüche zwangsweise durchführen, so liegt eben hierin die Verletzung des Art. 142, mag man dies zugeben oder nicht. Und wenn man seine diesbezüglichen Ausführungen aufmerksam durchliest, so sieht man, daß das Ministerium versuchen wird, den Vorlesungsplan einer Fakultät für unvollständig zu erklären, wenn die Vorlesungen nicht seinen Reglements entsprechend gehalten werden. Man wird dann Strafprofessoren, vielleicht jetzt auch Strafpraktiker mit dem Abhalten der „reglementmäßigen" Vorlesungen beauftragen, ein Vorgehen, dessen korrumpierende Wirkungen auf den akademischen Nachwuchs auch nicht übersehen werden sollten. Aber in unserer Zeit zieht man offenbar die Exponenten der Machtgruppen den Charakteren vor[3, 4]).

4. Wenn Peters die finanziellen Schwierigkeiten, die der Reform entgegenstehen, damit umgehen zu können glaubt, daß er den Satz aufstellt, das Geld stehe zur Verfügung, eventuell müßten minder wichtige Aufgaben zurücktreten, so möchte ich demgegenüber nur auf die Kosten hinweisen, die allein die Einführung der Repetitorien verursachen muß. Sie sollen für Gruppen von höchstens 16 Studenten abgehalten werden. Man bedenke, welche Räume, welche Lehrkräfte an großen und mittleren, ja selbst an kleineren Universitäten hierfür notwendig sind, wo allsemestrig Hunderte von Studierenden in Frage kommen werden. Aber andere Ausgaben müssen eben zurückgestellt werden. Man schüttelt den Kopf: 100 Amtsgerichte sollen in Preußen der Finanznot zum Opfer fallen, und gleichzeitig opfert man hunderttausende Goldmark Experimenten zuliebe, die von weitesten Kreisen als schädlich bekämpft, von ihren Verteidigern aber zumeist nur als tolerabel bezeichnet werden. Aber freilich, der Ministerialreferent ist anderer Ansicht. Folgen wir nicht seinen Vorschlägen, dann wird sich zeigen, „daß der Kredit, den die Universitäten im deutschen geistigen und politischen (!) Leben haben", „sehr schnell erschöpft sein würde". Ach nein, der Kredit der deutschen Universitäten, der deutschen Wissenschaft ist doch etwas fester fundiert als heutzutage etwa das Leben eines Ministeriums. Man wird daher derartige Ausführungen nicht allzu tragisch zu nehmen haben. Und ebenso kann man über die Schlußsätze der Petersschen Ausführungen eigentlich nur ein wenig verwundert lächeln, wenn es heißt, es müsse jetzt (das Wort müssen kommt auffallend oft in den Petersschen Darstellungen vor) von jedem beteiligten Dozent der Versuch gemacht werden, eine möglichst enge persönliche Verbindung mit den jungen Kräften der heranwachsenden Generation zu gewinnen, unseren Studenten die Liebe und den Eifer zu wissenschaftlichen Arbeiten einzuflößen (wo übrigens? in den Repetitorien, den verkürzten systematischen Vorlesungen? den Übungen oder gar in den der Repetition dienenden Besprechungsstunden?!) und so die Achtung vor der geistigen Persönlichkeit des Forschers wachzurufen. Ach du lieber Gott, dazu all diese Reglements! Und wenn nun in der neuen Zeit die Jungen zu geistigen Persönlichkeiten erzogen werden sollen, damit sie nicht bloß unter Examensangst ein Paukstudium durchlaufen sollen (wozu das Zwischenexamen, wozu die Repetitorien, wozu die Konversatorien und die viermalige Durchpaukung desselben Stoffes, auf die ein Anhänger der Reform, Bruck, so treffend hinweist?), damit sie die Wissenschaft, angezogen von dem Lehr- und Forschungstrieb, als geistigen Erziehungsfaktor einmal an sich selbst verspüren, — so stellen wir älteren Dozenten mit Vergnügen fest, daß wir von all diesen Selbstverständlichkeiten des Hochschulunterrichtes bisher offenbar gar nichts gewußt haben, daß das tiefste, leidenschaftlichste Streben unseres Herzens offenbar in die Irre gegangen ist. Oder aber wir lächeln, lassen das Original in seiner Pracht dahinfahren, sehr bereit, in die Worte Goethes einzustimmen, es wäre am besten wohl, uns zeitig totzuschlagen[5]).

III. Was die Lehmannschen Ausführungen anbelangt, so kann ich mich kürzer fassen, da ich auf einiges verweisen kann, was ich schon Peters gegenüber dargelegt habe.

1. Zunächst mag darauf hingewiesen werden, daß auch Lehmann davon ausgeht, daß einer der Hauptgründe der von ihm beklagten Erscheinungen des Universitätsbetriebes in dem ungeheueren Andrang mangelhaft ausgebildeter, lediglich auf praktische Lebenszwecke eingestellter Studenten zu erblicken, sei eine nicht zu leugnende Tatsache, für die jedoch unser gegenwärtiger Rechtsunterricht sicher nicht verantwortlich gemacht werden kann. Was hierzu zu sagen ist, habe ich bereits früher gesagt, so daß insoweit auf das oben unter II Ziff. 2 Ausgeführte verwiesen werden kann.

2. Den zweiten Grund erblickt Lehmann (und mir will erscheinen wieder mit Recht) in der ungeheueren Vermehrung des Rechtsstoffes, der im Examen dem Reglement nach, namentlich in Preußen, gefordert wird. Daß diese stofflichen Anforderungen, die an das Examen gestellt werden, geradezu sinnlose sind, daß sie die Funktionen der Rechts-

---

[2]) Um Mißverständnisse, denen meine bisherigen Ausführungen so stark ausgesetzt gewesen sind, nochmals auszuschalten, betone ich mit Nachdruck: Ich bin keineswegs ein Gegner von Besprechungsstunden. Ich habe jahrelang meine großen systematischen Vorlesungen angekündigt „mit konversatorischen Besprechungen". Ich habe dies später gelassen, weil die Erfahrung eine etwas negative war. Ich frage auch heute noch mit Vorliebe in meinen Vorlesungen oder lege Fälle zur Entscheidung vor. Aber ich würde mir niemals anmaßen, meine Methode als die allein seligmachende anderen aufzuzwingen. Sehe jeder, wie er's treibe. Keine Reform darf an den Erfahrungen des Lebens vorübergehen. Das Leben ist ja mitnichten so reformbedürftig und so reformsüchtig, wie manch Junger annimmt. Dürfte übrigens dieser Art Reformatoren noch ein Wink gegeben sein, so ist es, die Schülerszene im zweiten Teil des Faust recht aufmerksam zu lesen. Oder sollten alle diese schönen Sätze umsonst gesagt sein?

[3]) In der DJZ. 1930, 992 f. befindet sich ein in dieser Richtung äußerst bemerkenswerter Hinweis. Ich bedauere, daß der Verf. der Notiz anonym vorgegangen ist.

[4]) Bezüglich der Überfüllung selbst stimme ich Kisch durchaus bei, wenn er voraussagt, daß der Massenandrang zum juristischen Studium sehr bald nachlassen resp. aufhören wird (JW. 1930, 2177). Dieselbe Vermutung spricht auch eine ganz vorzügliche Denkschrift der Tübinger Rechtsfakultät, die der Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden sollte, aus.

[5]) Man darf aber doch dankbar, um nur Verstorbene zu nennen, an Hochschullehrer erinnern wie Eck, Schmoller, Wagner, Knapp, S. A. Schultze, Lenel, Laband, Liszt, Binding und so viele andere.

ausbildung, den Studenten die Fähigkeit des juristischen Handelns zu lehren, gänzlich verkennen, ja, daß sie eine wirkliche Vertiefung des Unterrichtes geradezu unmöglich machen, ist eine Tatsache, die ich zugebe. Aber auch an ihr ist der bisherige Unterricht völlig unschuldig. Die Fakultäten haben diese Stoffüberhäufung niemals gebilligt, geschweige denn verursacht. Immer wieder ist von ihnen, und zwar mit zunehmender Energie, auf die Unmöglichkeit eines derartigen Universitätsbetriebes hingewiesen. Aber alle Versuche, die von unserer Seite aus gemacht sind, hier zur Abhilfe zu kommen, sind an dem Widerstand der reglementsfreudigen Ministerien gescheitert. Es geht daher wirklich nicht an, für Fehler, die beim Erlaß von Prüfungsverordnungen gemacht sind, die Fakultäten verantwortlich zu machen. Es ist auch nicht richtig, daß unleugbare Mißstände des gegenwärtigen Unterrichtsbetriebes nach Abhilfe geradezu schreien, wie **Lehmann** schreibt. Die unleugbaren Mißstände bestehen im Examensbetrieb, nicht im Unterrichtsbetrieb, und es sind Auswirkungen des ersteren, wenn im letzteren eine Hypertrophie des Vorlesungsbetriebes zutage tritt, die früher nicht vorhanden war. Es trifft infolgedessen auch nicht zu, „daß die deutschen Rechtsfakultäten bisher von sich aus keine eingreifenden Reformen auf Grund der Lehrfreiheit durchgeführt oder angeboten haben". Einmal sind alle wirklich ersprießlichen Reformen, die wir im Unterrichtsbetrieb in den letzten Jahrzehnten zu vermerken hatten, von den Fakultäten ausgegangen. Ich erinnere an die Übungen, an die Besprechungen von Entscheidungen u. a. m. Wenn ich ferner auf die Seminare hinweise, so darf ich das wohl mit Recht tun, da ich diese Vorlesungsart vor 22 Jahren als erster in meiner Fakultät eingeführt und lange allein durchgeführt habe, während heute alle meine Kollegen ihre Seminare haben. Andererseits aber können die Fakultäten das nicht ändern, was außerhalb ihrer Zuständigkeit liegt, den Examensbetrieb. Hier sind sie machtlos. Daß sie aber um Änderung gekämpft haben, wird **Lehmann** niemals in Abrede stellen wollen. Ganz abgesehen aber auch hiervon, vermag ich nicht einzusehen, wieso denn die preußischen Vorschläge Abhilfe schaffen sollen. Einmal können sie es nicht, da sie keinen Einfluß auf das Examen haben. Ferner versuchen sie es nicht. Denn sie verringern nicht den Lehrstoff zugunsten der Lehrvertiefung. Im Gegenteil: sie verflachen die Lehre durch Verkürzung der systematischen Vorlesung zugunsten der Häufung des Stoffes, die in den sog. Vertiefungsvorlesungen, die nichts als Ergänzungsvorlesungen sind, uns in geradezu erschreckender Weise entgegentritt. Und all die anderen Einrichtungen, die Repetitorien, Konversatorien usw. sollen doch nur dazu beitragen, den Stoff zu bewältigen, nicht zu verringern.

Nun gebe ich zu (allerdings nicht in Übereinstimmung mit **Lehmann**), daß manches von dem Stoff, der für das Examen verlangt wird, nur auf dem Papier steht. **Gar manches soll geprüft werden, was so gut wie nie geprüft wird.** Und es wird auch kein vernünftiger Examinator daran Anstoß nehmen, wenn ein Kandidat in der Prüfung offen erklärt, er habe sich mit einer Spezialmaterie nicht befaßt. Ich habe auch, wie ich offen gestehe, kaum je einen Praktiker in der Prüfung kennengelernt, der eine derartige Erklärung verargt hätte. Ja, man kann sagen, daß die Stoffpsychose, die unsere jungen Juristen beherrscht, zum großen Teil von den Repetitoren herrührt, da sie ja gerade beim Examensdrill vom Stoff ausgehen und im Stoff befangen bleiben. Der interessierte Student wird sich (dies zu erreichen scheint mir eine nicht unwesentliche Aufgabe des Unterrichtes zu sein) innerlich vom Stofflichen freizumachen versuchen, und das schönste Ziel, das der Unterricht haben kann, muß stets das sein, den jungen Studenten derart an selbständige Arbeit zu gewöhnen, ihn die Freude an selbständiger Arbeit begreifen zu lernen, daß er selbständig und freiwillig auf das Repetitorium verzichtet. **Er kann das auch ruhig tun.** Ich stimme **Kisch** vollständig bei, wenn er den Übertreibungen der Gegenwart zum Trotz darauf hinweist, daß jeder halbwegs begabte und fleißige Student ohne Nachhilfe des Repetitors das Examen furchtlos wagen kann.

Sind aber diese ganzen, vielfach ganz zu Unrecht, so auch von **Lehmann**, heute für unentbehrlich gehaltenen Repetitorien tatsächlich entbehrlich, so mag sie halten, wer will, wie sie auch der hören mag, wer will. Nur einen Zwang zur Abhaltung, der mit der Kürzung der systematischen Vorlesung untrennbar verbunden ist, lehne ich ab. Nun ist ja **Lehmann** im Grund seines Herzens auch gegen diese Kürzung. Nur, meint er, sei es nicht notwendig, daß der ganze Stoff restlos in der Vorlesung geboten werde. Diesen Satz unterschreibe ich, wie ich ihn vor zwanzig Jahren bereits in der Öffentlichkeit vertreten habe. Aber glaubt denn etwa **Lehmann**, daß, um nur ein uns beiden geläufiges Beispiel herauszugreifen, der gesamte Stoff von Zivilprozeß I in einer systematischen Vorlesung von fünf Wochenstunden pro Semester geboten werden kann? Schon das ist ein Ding der Unmöglichkeit bei **vertieftem** Unterricht. Und nun soll in Zukunft das ganze Zivilprozeßrecht in vier Stunden erledigt werden. Wo bleibt da die Vertiefung? wo der Unterricht? Wird hier nicht die Gefahr eminent, daß aus Mangel an Zeit nur noch Stoff vorgetragen wird? oder daß allgemeine Phrasen, sog. Grundsätze den Hörer weniger ausbilden als vielmehr verbilden? So richtig es ist (ich habe den Satz selbst vertreten), daß Aufgabe des Unterrichtes Methoden-, nicht Stoffvermittlung ist, so richtig ist es andererseits auch, daß Methodenlehre ohne Stoffübermittlung ein Ding der Unmöglichkeit ist, da jede Methode nur am Stoff gelehrt werden kann. Schiebt man aber das Stoffliche über Gebühr in den Hintergrund (auch diese Gefahr besteht), so wird man den Studenten mit nichten vom Repetitor fernhalten, sondern ihn vielmehr zu jenem hindrängen, da ein stoffloses Examen eben stets eine reine Utopie ist.

3. So kommen wir wieder zu der Repetitorenfrage. Auch hier muß einmal ein offenes Wort gesprochen werden, das **Lehmann**, auch wenn es seiner Auffassung widerspricht, mir nicht verargen wird. **Lehmann** stellt die Dinge so dar, als ob das Repetitorenwesen oder -unwesen eine Parallelerscheinung zu der Entwicklung unseres heutigen Rechtsunterrichtes sei und durch dessen Mängel bedingt werde. **Das ist nicht richtig.** Mögen unsere Examenseinrichtungen zum Teil wegen zu starker Betonung des Stofflichen am Aufblühen der privaten Einpaukanstalten mit schuldig sein, allein maßgebend dafür sind sie nicht gewesen, wie ja denn auch ein klug durchgeführtes Examen das beste Gegengift gegen Einpaukerei ist. Die privaten Repetitorien sind ja auch gar nicht erst heute zu solcher Blüte gelangt, sie bestanden in wesentlich gleichem Umfang auch schon vor dem Kriege. **Sie verdanken ihre Entstehung zum größten Teil dem beklagenswerten Unfleiß, der vielen unserer Juristen vor allen anderen Studenten eignet.** Mag dieser Unfleiß zum Teil durch die Sprödigkeit des Stoffes bedingt sein, zum großen Teil ist er anders bedingt. Und zwar spielt hier das Verbindungsleben unserer Studenten eine heillose Rolle, da es nach wie vor die Zeit der Verbindungsmitglieder auf Kosten der Vorlesungen in Anspruch nimmt. Daß diese Erscheinung sich gerade bei den Juristen bemerkbar macht, beruht auf dem großen Prozentsatz, den die Juristen unter den Verbindungsstudenten stellen. **Nach wie vor verbummelt ein beträchtlicher Teil unserer Juristen die drei ersten Semester**, um dann, wenn der Ernst des Lebens, das Examen näherkommt, ohne genügende Vorkenntnisse zum Repetitor zu laufen. Jeder von uns Dozenten kennt Ausnahmen; um die Tatsache an sich kommt er nicht herum. Und wenn man hofft, daß hier die Zwischenprüfung helfen wird, so fürchte ich, wird man sich täuschen. Das Verbindungsleben wird sich als stärker erweisen, und wieder wird der Repetitor gutmachen müssen, was der Student mit und an der akademischen Freiheit gesündigt hat. Das wahre Problem, das im Repetitorenwesen steckt, ist tiefer, als **Lehmann** vermeint. **Zitelmann** und **Stammler** haben es richtig erkannt, als sie die Frage aufwarfen, ob eine akademische Freiheit noch ohne schwerste Bedenken ertragen werden könne, die bereits zum Teil zur Faulfreiheit entartet sei. Liegen aber die Wurzeln des Repetitorenunwesens in diesem Unfleiß weiterer Kreise unserer Juristen, so entsteht die Frage, ob die Einrichtungen unseres Lehrbetriebes durch diesen Unfleiß bedingt werden sollen, oder ob es nicht besser ist, wenn man ohne Rücksicht auf den Unfleißigen den Fleißigen fördert, da schließlich nur aus den Fleißigen das Gros derer hervorgeht, die im freien Leben ihren Mann stellen werden. Daß aber die Verhältnisse, um die es sich hier handelt, durch die Reform, wie sie das Volksbildungsministerium plant, in keiner Beziehung auch nur im entferntesten berührt und gebessert

werden, kann kaum geleugnet werden[6]). Daß man aber sich vor ihnen den Blick wirklich nicht verschließen sollte, mag zum Schluß besonders betont werden.

4. Ziemlich unvermittelt geht Lehmann am Schluß seiner Ausführungen auf die Examensfrage über und stellt den Satz auf, daß eine wirkliche Besserung der gegenwärtigen Mißstände nur erreicht werden kann, wenn man eine Begrenzung des Prüfungsstoffs im Referendarexamen herbeiführt. Ich freue mich, ihm insoweit vollständig beistimmen zu können, und möchte nur wünschen, wir kämpften zusammen für die wirkliche Besserung, statt gegeneinander um Palliativmittelchen, die selbst nach Meinung ihrer Verteidiger keine wirkliche Besserung bringen werden. Ich stimme Lehmann auch zu, wenn er in Übereinstimmung mit den Vorschlägen der nichtpreußischen Fakultäten eine Trennung der Prüfungsfächer in Grund- und Wahlfächer verlangt. Da wir im Prinzip einig sind, ist es bedeutungslos, wenn man in Einzelheiten dissentiert, wie ich denn z. B. Völkerrecht als Grundfach nicht missen möchte und eine Prüfung des Prozeßrechtes nur den Grundzügen nach (was bedeuten denn überhaupt Grundzüge? wie soll man einen praktischen Fall den Grundzügen nach entscheiden?) nicht für ausreichend erachte, da so ein hinreichendes Studium nicht gewährleistet wird. Das, worauf es ankommt, ist die stofflich beschränkte, methodologisch vertiefte Prüfung, wie wir sie sehr zum Vorteil der Sache in der Zeit der alten Pandektenausbildung besaßen. Es ist nicht so, daß der Rechtsstoff gewachsen ist. Der war, da ja doch das ganze Leben stets rechtlich geordnet war, sich immer annähernd gleich. Aber man lebte nicht der Utopie, daß der Jurist im Examen diesen ganzen Rechtsstoff gedächtnismäßig beherrschen müsse, was ja ein einfaches Ding der Unmöglichkeit ist. Man wollte aber auch gar nicht, daß der Kandidat reinen Gedächtnisstoff prästieren solle, man wollte ihn auf die Fähigkeit des juristischen Denkens, damit Handelns, prüfen an denjenigen Stoffen, die nun einmal den Hauptmaterien des Rechtslebens angehören. Die Allerweltskenntnisse, die man heute verlangt, führen zur oberflächlichsten aller Ausbildungsmöglichkeiten. Und dies gilt auch für die Volkswirtschaftslehre, deren völlige Aneignung neben dem Studium der Rechtslehre mir nach langer Erfahrung auch unmöglich, aber auch keineswegs so unbedingt nötig erscheint. Ich stand früher auf einem anderen Standpunkt. Aber es ist immer dasselbe: Man beginnt mit dem Programm und endet bei der Erfahrung[7]).

Eines darf man aber, wie schließlich noch hervorgehoben werden mag, nicht übersehen: Auch die Examensreform, die die Stoffbeschränkung bringt, wird den Repetitorenunfug nicht beseitigen. Beruht dieser zum großen Teil auf dem Unfleiß unserer Studenten, so wird er als Parallelerscheinung zur Bummelei, nicht zum akademischen Unterricht weiter bestehen bleiben. Daran wird auch das Universitätsrepetitorium nichts ändern. Dieses muß wissenschaftlich vertieft sein, muß mithin die akademische Ausbildung voraussetzen, niemals aber ersetzen. Der wirkliche Repetitor ersetzt das Nichtvorhandene. Sein Anwendungsgebiet liegt mithin auf ganz anderem Gebiet, als dies beim akademischen Repetitorium (hoffentlich!!) der Fall sein wird.

[6]) Wenn Lehmann S. 2173 hofft, durch Besprechungsstunden und ähnliches die Studenten frühzeitig für eine lebendige Teilnahme am Universitätsunterricht zu gewinnen und so das Verbummeln der ersten Semester zu verhindern, so gibt er sich damit einer gefährlichen Selbsttäuschung hin. Oder glaubt er wirklich, daß die Besprechungsstunden den Verbindungspflichten vorgezogen werden? Er übersehe doch auch nicht, daß Lernen niemals ein reines Vergnügen ist und sein wird.

[7]) Daß die Jugend das Programm als Erfahrung nimmt, macht sie häufig so absolut und so intransigent. Es ist übrigens hochinteressant, daß der ehemalige Vorkämpfer für Wirtschaft und Recht Hedemann im Vorwort des soeben erschienenen zweiten Bandes seiner Fortschritte sich ziemlich resigniert zu übereinstimmenden Erfahrungen bekennt.

Zur Frage der Reform des juristischen Studiums.

Von Reichsanwalt Dr. Feisenberger, Leipzig.

Das Für und Wider die Denkschrift des preuß. Volksbildungsministeriums über die Reform des juristischen Studiums, die im Mai dieses Jahres bekannt geworden ist, ist in zahlreichen, zum Teil temperamentvollen Ausführungen meist — aber nicht durchweg — sachlich von einer größeren Anzahl von Universitätsprofessoren und einigen wenigen Praktikern erörtert worden. Man muß sich wundern, daß die Zahl der Praktiker so gering war, die in Aufsätzen zu der Denkschrift Stellung genommen haben. Die es getan haben, standen allerdings auf einem in der Hauptsache ablehnenden Standpunkt. Ihnen ist der Deutsche Anwaltverein zur Seite getreten, und auch die Praktiker der strafrechtlichen Gesellschaft haben sich mit ihr gegen die in Aussicht genommene preuß. Studiumreform erklärt. Einige Monate sind dahingegangen. Ob man im preuß. Volksbildungsministerium inzwischen an die Ausarbeitung der zur Durchführung der Denkschriftsabsichten nötigen Verordnung gegangen ist oder ob man dort den ganzen Fragenzusammenhang zufolge der erhobenen Einwendungen, insbesondere der einmütigen Erklärung der außerpreußischen Rechtsfakultäten nochmals überprüft, ob etwa von seiten des Reichs oder der anderen Länder Vorstellungen erhoben oder zu neuen Erwägungen geführt haben, entzieht sich bisher der öffentlichen Kenntnis. Aber gefaßt muß man darauf sein, daß eines Tages ebenso überraschend wie die (eigentümlicherweise nicht veröffentlichte) Denkschrift preuß. Verordnungen veröffentlicht werden, die das Rechtsstudium neu ordnen. Vielleicht aber ist noch Zeit, daß, wie ich wünschen möchte, auch noch mehrere erfahrene Praktiker Gelegenheit nehmen, sich zu Gehör zu bringen. Denn schließlich ist es doch der Nachwuchs für die Praxis, um den es sich handelt. Erfahrene Praktiker sollten deshalb auch die Pflicht fühlen, sich zu äußern. Sie tragen m. E. mit an der Verantwortung, daß die, die ihnen Gehilfen und Nachfolger werden sollen, das nötige Rüstzeug mitbringen, das sie zur Rechtspflege brauchen. Aus diesem Gefühl heraus sei es gestattet, einiges zu sagen, und zwar auch Grundsätzliches, das mir bisher über Einzelheiten etwas zu kurz gekommen zu sein scheint.

Wenn die Rechtsanwendung eine Kunst bleiben und nicht zu einem Handwerk herabsinken soll, dann ist vor allem nötig, daß der Betrieb des Rechtsstudiums wissenschaftlich bleibt und nicht zu einem schulmäßigen wird. Wissenschaftlichkeit verträgt aber keine Einengung durch zwingende Verordnungen (Reglementierung). Sie kann nur in der Freiheit gedeihen, und zwar in der Freiheit für den Lehrer, der das Wissen des Rechts zu vermitteln hat, wie für den Studenten, der es in sich aufzunehmen hat. Das schließt natürlich nicht aus, daß in das Studium eine gewisse Ordnung gebracht wird, ja gebracht werden muß. Ohne äußere Ordnung gibt es keine Freiheit — auch keine wissenschaftliche. Aber diese Ordnung darf nicht zur Einengung werden.

Als Beobachter des Echos, das die Denkschrift gefunden hat, ist mir besonders aufgefallen, daß keine preuß. Fakultät sich m. W. öffentlich zu ihr geäußert hat und daß die preuß. Fakultäten zu keiner gemeinsamen Erklärung Anlaß genommen haben. Ob sie etwa zusammengetreten sind und sich nicht haben einigen können und ob deshalb jede öffentliche Äußerung ihrerseits unterblieben ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Zunächst liegt es aber nahe, das Schweigen dahin zu deuten, daß, mögen auch vielleicht einzelne preuß. Fakultäten sich dem preuß. Volksbildungsministerium gegenüber bedenklich oder gar ablehnend geäußert haben, so doch im ganzen eine Unterwerfung stattgefunden hat. Denn wie soll man es sonst erklären, daß nur die außerpreußischen Fakul-

täten sich geschlossen in gemessenen Worten gegen die wesentlichen Grundlagen der Denkschrift erklärt haben? Das ist um so merkwürdiger, als doch durch die Berufungen hin und her auf vielen preuß. Lehrstühlen Professoren sitzen, die vordem in außerpreußischen Fakultäten gewirkt haben und umgekehrt. Man kann doch nicht gut annehmen, daß sich mit solchem Wechsel der Lehrkanzel Umstellungen in der Beurteilung der Fragen der Studiumreform vollziehen. Denn diese Fragen sind doch nicht erst durch die Denkschrift aufgerollt worden, sondern werden schon seit Jahren erörtert. Sollten die preuß. Fakultäten etwa deshalb sich so zurückhaltend zeigen, um Eingriffe in ihre Daseinsgrundlagen zu verhüten, wie sie DJZ. 1930, 992 angedeutet werden?

Die Reformfrage hatte Lösungsvorschläge gefunden in den Beschlüssen aller deutscher Rechtsfakultäten v. 29. Juni 1929 (DJZ. 1929, 1069 f.) und in dem Entwurfe einer Vereinbarung zwischen Reich und Ländern. Insbesondere schien dieser für die weitere gemeinsame Arbeit den Weg frei zu machen. Das hatte man besonders auch in den Kreisen der Praktiker gehofft, denn sonst wäre z. B. die Zustimmung des Deutschen Richterbundes (DRZ. 1930, 161, 275) zu jener Vereinbarung nicht zu verstehen. Dieser Blütentraum ist durch die preuß. Denkschrift gestört worden. Der Einheitlichkeit des Rechtsstudiums in Deutschland droht Gefahr, es sei denn, daß man in Preußen doch noch einhält. Tut man das, so kann die Denkschrift Gutes wirken in der Richtung, daß man nunmehr von den maßgebenden Stellen der Länder, insbesondere aber von seiten des Reichs, die Studiumreform, deren Notwendigkeit in mancher Richtung sich kein Einsichtiger verschließt, rascher und gemeinsam vorwärtstreibt. Dabei sollte man sich aber bewußt werden, daß eine Grundfrage beantwortet werden muß, ob nämlich die Aufgabe des Rechtsstudiums ist, den Studenten auf das Referendarexamen vorzubereiten oder ihn in den Grundlagen des Rechts wissenschaftlich für die Praxis vorzubilden. Die Beschäftigung mit der Denkschrift hinterläßt trotz der Vorschläge über Vertiefung des Studiums den Eindruck, daß die Denkschrift die Vorbereitung für das Referendarexamen als die Hauptaufgabe der Universität ansieht. Diese Auffassung von der Bedeutung des juristischen Studiums dürfte m. E. nicht zu billigen sein, sie macht aber den Vorschlag der Zurückdrängung der systematischen Vorlesung erklärlich. Selbstverständlich soll die Ausbildung auf der Universität dem Studenten die Kenntnisse vermitteln, die ihn zur Ablegung des Referendarexamens befähigen sollen. Das muß aber zwingende Folge und darf nicht Zweck sein. Daraus ergibt sich, daß eine Zurückdrängung der systematischen Vorlesungen, die das Rückgrat der Ausbildung junger Juristen bilden müssen, verfehlt ist. Die Beschränkung der systematischen Vorlesungen muß zu einer gewissen Oberflächlichkeit führen, sie bewirkt also das gerade Gegenteil von dem, was man allseitig mit der Denkschrift wünscht — nämlich Vertiefung. Es kommt für die Ausbildung zum Juristen nicht sowohl darauf an, daß er vielerlei Kenntnisse erlangt, als darauf, daß er die wichtigsten Rechtsgebiete gründlich kennenlernt. Der junge Jurist, der in den Hauptfächern gründlich Bescheid weiß, wird die Kenntnisse in den Nebenfächern sich, sobald er in die Praxis kommt, in und durch sie leicht erwerben. Erziehung zum juristischen Denken, Vermittlung der Grundlagen der Hauptgebiete verbunden mit einem nicht übertriebenen Maß von Kenntnissen der einzelnen gesetzlichen Vorschriften, das muß das Lehrziel sein. Dieses Ziel kann aber nicht durch Lehrbücher erreicht werden. Der mündliche Vortrag ist der beste Vermittler des — namentlich für die Studenten der ersten Semester — sich spröde gebärdenden und daher nicht leicht eingehenden Stoffes. Das Lehrbuch darf nur eine Ergänzung zur weiteren Erforschung des in der Vorlesung gebotenen Stoffes bilden.

Aber mehreres muß von der Vorlesung gefordert werden. Der Vortrag muß lebendig sein, ohne daß er sich in zu viel Einzelheiten verliert. Der Vortragende muß den Stoff spielend beherrschen und ihn so einzuteilen wissen, daß er ihn innerhalb des Semesters auch durchführt. Dem Studenten ist nicht damit gedient, wenn der Professor bei Geschichte, Theorien, geplanten Reformen u. ä., so anregend seine Ausführungen auch sein mögen, so lange verweilt, daß er bis zum Schluß des Semesters nur unter Auslassung manches Wichtigen knapp mit den allgemeinen Vorschriften fertig wird und der Student von den einzelnen Bestimmungen kaum etwas hört. Auch daß der Professor mit den verschiedenen Meinungen sich auseinandersetzt, die von der seinigen abweichen, ist selbstverständlich. Der Student soll ja zu selbständiger Prüfung erzogen werden, muß also die verschiedenartigen Auffassungen hören. Solche Erörterungen regen an, auch wenn sie nicht mit sarkastischen Bemerkungen über wissenschaftliche Gegner oder die Rechtsprechung höchster Gerichtshöfe durchsetzt werden. Auch Steckenpferde soll der Dozent nicht reiten, nicht in der Vorlesung — gewiß nicht im Examen. Als eine Hauptforderung muß aufgestellt werden, daß der Professor die Praxis kennt; die Kenntnis oberstrichterlicher Entscheidungen genügt dazu überhaupt, zumal auf dem Gebiete des Prozeßrechts und der freiwilligen Gerichtsbarkeit, nicht. Deshalb sollte m. E. niemand auf einen Lehrstuhl berufen werden, der nicht einige Jahre Praxis als Richter, Staatsanwalt oder Rechtsanwalt hinter sich hat. Manche der zweifellos stark übertriebenen Klagen über die Unfruchtbarkeit des akademischen Unterrichts würden verstummen. Ganz gewiß sollen die Universitätslehrer Forscher sein, aber die Besetzung der Lehrstühle in Fächern, die eine hervorragende Bedeutung für die Ausbildung zum praktischen Juristen haben, müssen gleichwertig mit rein wissenschaftlichen Leistungen auch nach der Lehrbefähigung und der praktischen Erfahrung besetzt werden. Sind die Lehrstühle so besetzt, dann werden die Vorlesungen Inhalt und Methode haben, dann wird der Student von ihnen gefesselt werden. Besprechungsstunden sind nicht nötig, denn der Hochschullehrer muß verstehen, in seiner Vorlesung den Studenten dadurch zu fesseln, daß er in seinen Vortrag die wirtschaftlichen Zusammenhänge einbaut, die systematischen Grundlagen durch praktische Hinweise belebt, auch Frage- und Antwortspiel an geeigneter Stelle einschaltet. Versteht der Professor das nicht innerhalb seiner Vorlesung zu gestalten, so wird er es auch in Besprechungsstunden nicht können. Versteht er es aber, so sind die Besprechungsstunden sogar von Übel, denn sie müssen zwangsläufig den Professor dazu führen, den Vorlesungsstoff zu zerreißen: System und Methode werden notleidend.

Guter Grund besteht nicht für eine Beschneidung, sondern für eine Vertiefung der systematischen Vorlesung einzutreten. Die Tätigkeit in der Revisionsinstanz lehrt, daß die Urteile der unteren Instanzen (ich kann natürlich hier nur von meiner Erfahrung auf strafrechtlichem Gebiete ausgehen) in den letzten Jahren durchschnittlich zwar länger aber juristisch schlechter geworden sind. Auf Überlastung kann das nicht zurückgeführt werden, denn auch in früheren Zeiten haben die Gerichte nicht an Arbeitsmangel gelitten, sondern waren meist überlastet. Zurückzuführen ist das vielmehr darauf, daß bereits ein starker Nachwuchs in den unteren Gerichten sitzt, der nicht mehr hinreichend systematisch auf der Universität ausgebildet worden ist. Die Grundlagen sind es, die mangelhaft sind. Die gleiche Wahrnehmung macht man bei den Revisionsbegründungen jüngerer Rechtsanwälte und Staatsanwälte. Ja — so wird man nun sagen — es liegt doch an den Studenten selbst, wenn sie sich die Grundlagen nicht verschaffen, denn die Mehrzahl der Professoren ist doch den oben gestellten Anforderungen wohl gerecht. Damit ist der springende Punkt getroffen, die offene Wunde berührt. Der Durchschnittsstudent, und er muß maßgebend sein für die Reform, hat einfach nicht mehr die Zeit, die großen Vorlesungen der Grundgebiete regelmäßig zu besuchen und das Gehörte selbständig durchzuarbeiten, weil das stoffliche Wissen, das von ihm im Examen gefordert wird, ein Übermaß angenommen hat.

Ein Vielerlei ist an die Stelle von einem Vielen getreten. Wodurch? Einmal hat das immer weiter um sich greifende Spezialistentum unter den Professoren naturgemäß dazu geführt, daß jeder Spezialist seinem Spezialgebiet tunlichste Geltung im Unterricht zu verschaffen gesucht hat. Das erreichte er, sobald sich auch dieses Gebiet als Examensstoff durchgesetzt hatte. Zum zweiten also wurde das Vielerlei durch die Hereinziehung von Spezialgebieten in die Prüfung gefördert. Nebenfächer wurden so zu Hauptfächern emporgeschraubt. Zugleich aber wurde der Zusammenhang des Rechtssystems für das Rechtsstudium erheblich gestört. Diese

Umstände sind es m. E. vorzüglich, die das Repetitorwesen so stark gefördert, die das Lehrbuch (das übrigens viel zu teuer geworden ist) verdrängt und dem Studenten den Grundriß in die Hand gezwungen haben. Das Repetitorwesen hat sich vom Paukertum vergangener Zeiten zum Lehrertum entwickelt. Wer den heutigen Repetitor als Pauker ansieht, der irrt. Der Repetitor ist Lehrer geworden, der auf besondere Weise in gedrängter Kürze, aber doch ziemlich erschöpfend, dem Studenten Rechtskenntnisse vermittelt und ihm die Möglichkeit gibt, auf das Vielerlei vorbereitet zu sein, das im Examen infolge der Verwandlung von Nebengebieten in Hauptgebiete gefordert wird. Er leistet, was die Universität nach ihrer Methode nicht leisten kann und m. E. auch nicht leisten soll. Hier schließt sich der Kreis, den ich oben zu ziehen begonnen habe. Wir kehren zurück zur Grundfrage. Soll die Universität Juristen für die Praxis vorbilden oder soll sie für das Referendarexamen vorbereiten? Wer mit mir die Frage im ersten Sinne bejaht, der wird zunächst eine Reform des Examens durch eine Stoffbeschränkung fordern sowie eine Stärkung und keine Schwächung der systematischen Vorlesung. Diese Stärkung muß für die wirklichen Grundgebiete eintreten. Die Zahl der Hauptgebiete muß wieder auf die Grundgebiete zurückgeführt werden (im wesentlichen: Rechtsgeschichte, bürgerliches Recht, Handelsrecht, Strafrecht, Konkursrecht, Zivil- und Strafprozeß mit Gerichtsverfassung, Staatsrecht mit Verwaltungsrecht und Völkerrecht, allgemeine und spezielle Volkswirtschaftslehre). Beiläufig sei bemerkt, daß die von der Denkschrift vorgeschlagene Einschränkung der beiden Prozeßrechte, die doch die Grundlage für die spätere praktische Rechtsanwendung bilden, unbegreiflich ist. Aus der dafür gegebenen Begründung, daß das Prozeßrecht dem Studenten ohne praktische Anschauung nur schwer verständlich ist, muß man gerade umgekehrt vom Standpunkt der Praxis aus eine gründliche systematische Ausbildung im Prozeßrecht, also eine gründliche systematische Vorlesung und eine Vermehrung der praktischen Übungen, insbesondere die Einführung auch einer zwingenden Übung im Strafprozeß, fordern. Dagegen könnte entsprechend der Entwicklung im heutigen Staat das Kirchenrecht m. E. in die Nebenfächer verwiesen werden.

Die neuen Rechtsgebiete (wie Steuerrecht, Arbeitsrecht, Wirtschaftsrecht — übrigens ein vager Begriff — u. ä.) müssen für das Studium bleiben oder wieder werden, was sie für die Praxis sind: Nebenfächer, Spezialgebiete! Gewiß muß der Student auch mit ihren Grundzügen bekannt werden — aber er braucht nicht mit ihnen vertraut zu werden. Das Vertrautwerden kann man getrost der Praxis überlassen. Die Einführung des Studenten in diese Spezialgebiete rechtfertigt aber die Erhöhung der Studienzeit von sechs auf sieben Semester. Was aber die Nebengebiete angeht, d. h. die Gebiete, die in organischem Zusammenhange mit Grundgebieten stehen (z. B. Aktienrecht und Versicherungsrecht zum Handelsrecht, Urheberrecht zum Bürgerlichen Recht, Freiwillige Gerichtsbarkeit zum Prozeßrecht, strafrechtliche Nebenwissenschaften zum Strafrecht, Beamtenrecht zum Staatsrecht, Finanzwissenschaft zur Volkswirtschaftslehre usw.), so ist dazu folgendes zu sagen: Hat ein Student besondere Vorliebe für ein bestimmtes Rechtsgebiet, so wird er sich ganz von selbst eingehend mit ihm befassen, den mit dem Gebiete zusammenhängenden Nebengebieten sich widmen. Mir scheint, daß der Student, der überhaupt für kein bestimmtes Rechtsgebiet Vorliebe gewinnt und sich mit ihm besonders beschäftigt, nur geringe Anlage zum Juristen besitzen kann.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß *Vertiefungsvorlesungen* als zwangsweise Einrichtung abzulehnen sind, daß sie als freiwillig zu hörende Vorlesungen nützlich sein können. Die umfangreiche Leporelloliste der Denkschrift wird sehr der Sichtung bedürfen. Sie enthält eine ganze Anzahl von Gebieten, die unbedingt innerhalb der Hauptvorlesung mit erledigt werden müssen und nicht aus ihr herausgeschnitten werden können. Sie enthält ferner mancherlei Gebiete, die selbständigen Inhalt haben und als Vertiefung anderer Vorlesungen nicht angesprochen werden können.

Man hat die Frage aufgeworfen, ob denn der *Zeitpunkt* für eine Studiumreform überhaupt günstig gewählt ist. Es wird vielseitig behauptet, daß der Höhepunkt des Zustroms zum juristischen Studium überschritten sei. Ich kann das nicht beurteilen. Aber wenn es auch zutreffen sollte, so bleibt doch jedenfalls bestehen, daß auf nicht absehbare Zeit viel mehr Juristen in der Praxis gebraucht werden als früher. Die Zahl der Studenten wird also auf lange Zeit hinaus bedeutend größer bleiben, als sie vordem gewesen ist. Auf die größere Zahl aber wird sich der Unterricht einstellen müssen. In dieser Richtung bringt die Denkschrift sicherlich manches Gute. Ich rechne dahin die Absicht, die *Zahl der Dozenten* zu vermehren. Damit würde die übersteigerte Besucherzahl mancher Vorlesungen beseitigt werden. Ich rechne dahin ferner die Beschränkung der *Zahl der Übungsteilnehmer* auf hundert, eine Zahl, die m. E. nicht überschritten werden darf. Es ist m. E. nicht richtig, wenn dagegen geltend gemacht wird, daß auch bei hundert Teilnehmern der Dozent sich nicht mit allen befassen könne und es doch wesentlich nur auf die Durchsicht der schriftlichen Arbeiten und die Durchsprechung der gestellten Aufgabe ankommt. Denn so viel ist doch gewiß, daß mehr einzelne herangezogen werden können, wenn nur hundert, als wenn mehrere hundert Teilnehmer vorhanden sind. Es ist ferner leichter möglich, hundert Arbeiten genau durchzusehen und mit eingehenderen Randbemerkungen zu versehen als mehrere hundert. Die Frage ist nur, wie die durch die Beschränkung der Teilnehmerzahl notwendige Einrichtung von Parallelkursen getroffen werden soll. Die Denkschrift schlägt die *Heranziehung von geeigneten Praktikern* vor. Ich halte das für sehr bedenklich, auch wenn es ausgeschlossen wäre, daß auf dem Wege über Interessentengruppen politischer oder wirtschaftspolitischer Art mindergeeignete oder in bestimmter Richtung gebundene, also wissenschaftlich unfreie, Persönlichkeiten in den Universitätsbetrieb eingeführt würden. Ich halte es deshalb für so bedenklich, weil die Verantwortung für den Lehrbetrieb bei der Professorenschaft bleiben muß. Das ist schon deshalb erforderlich, weil die organische Verbindung zwischen Vorlesung und Übung, die auch besteht, wenn die Dozenten verschieden sind, nicht gestört werden darf. Die das betreffende Fach in den Übungen lesenden Professoren müssen auch für die Übungen verantwortlich zeichnen. Das aber können sie nicht, wenn von ihren Weisungen unabhängige Praktiker mit den Übungen betraut werden. Daß sich aber durchgebildete Praktiker abhängig machen würden von Weisungen der Professoren, halte ich für wenig wahrscheinlich. Gangbar erscheint mir nur der Weg, daß der Fakultät wissenschaftlich durchgebildete und schon einige Zeit praktisch tätig gewesene *Assistenten* in genügender Zahl zur Verfügung stehen, die nach Weisungen und unter dauernder Beaufsichtigung durch die Professoren die Übungen abhalten, soweit nicht Privatdozenten in hinreichender Zahl vorhanden sind. Diese Beaufsichtigung könnte zweckmäßig so durchgeführt werden, daß der Professor, bei dem die Übung belegt ist, abwechselnd die schriftlichen Arbeiten der einzelnen Hundertschaften durchsieht und abwechselnd an ihren Übungen teilnimmt. Damit würde jeder Teilnehmer auch das infolge der übergroßen Zahl jetzt nicht immer vorhandene Gefühl gewinnen, daß einerseits seine Arbeiten richtig geprüft werden, daß andererseits für seine Beurteilung im Grunde nicht der Assistent, sondern der Dozent maßgebend ist. Daß die Assistenten von den Professoren ausgewählt und nur auf ihren Vorschlag angestellt werden dürfen, versteht sich von selbst. Auf ganz anderem Blatte steht natürlich die Heranziehung wissenschaftlich anerkannter Praktiker in einem bestimmten Lehrfach als Honorarprofessoren oder in sonstiger Weise.

Ich muß mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum davon absehen, auf sonstige Einzelheiten der Denkschrift einzugehen. Es kommt mir auch wesentlich nur darauf an, das Grundsätzliche für eine Studienreform hervorzuheben. Nur kurz sei bemerkt: *Repetitorien* (in Arbeitsgemeinschaften) halte ich zur Vertiefung für gut — vorausgesetzt, daß sie nicht als eine Art Ersatz für die systematische Vorlesung dienen. *Seminare* dürfen nicht zwingend vorgeschrieben werden. Sie haben die Aufgabe der wissenschaftlichen Forschung zu dienen. Dazu sind nur wenige berufen. Diese Aufgabe kann nur in kleinem Kreise und freiwillig geleistet werden. Die *Trennung des Zivilprozesses* vom Strafrecht halte ich für einen sehr begrüßenswerten Vorschlag. Die Erwerbung des *Zulassungsscheins* ist in Wirklich-

keit doch nur ein, und zwar ein mangelhaftes Zwischenexamen. Mir scheint — wenn überhaupt — ein richtig ausgebautes Zwischenexamen der Einführung des Zulassungsscheins vorzuziehen zu sein. Was endlich die Allgemeinbildung angeht, so möchte man wünschen, daß die Bestrebungen des Volksbildungsministeriums bei der Schule einsetzen. Durch die immer stärker gewordene Richtung der Schule auf das Sachliche und Praktische findet die Universität die allgemeine Vorbildung nicht mehr in dem hohen Maße bei der ihr aus den verschiedenartigsten höheren Schulen zuströmenden Jugend vor, wie früher, als die Hauptzahl der Studenten vom humanistischen Gymnasium kam. Die geringere allgemeine wissenschaftliche Vorbildung, die die Studenten aus der Schule mitbringen, muß natürlich auch den Universitätsunterricht erschweren. So berühren sich Schulreformfragen mit denen der Studienreform. So stößt man zuletzt auch auf den Gegensatz Materialismus und Idealismus, Erziehung zur Masse und zur Persönlichkeit. Auf die Frage der Gestaltung der Referendarprüfung einzugehen, liegt nicht im Rahmen dieses Aufsatzes. Nur das eine: Weshalb die Geheimniskrämerei mit der Zusammensetzung der jeweiligen Prüfungskommission? Weshalb soll der Prüfling nicht die Möglichkeit haben, sich vor einer Prüfungskommission zu stellen, bei der, wenn sie schon nicht nur aus Professoren besteht, wenigstens die mitwirkenden Professoren ihn kennen?

Die vorstehenden Ausführungen wollen, wie ich zum Schlusse sagen möchte, trotz der unvermeidbar in ihnen geübten Kritik vornehmlich nur als Anregung zu weiterer Aussprache gewertet sein. Zuletzt werden auch über den Erfolg einer Studienreform Männer, nicht Maßregeln entscheiden. Die richtigen Lehrer auf den richtigen Lehrstühlen und eine besinnliche Gestaltung der Referendarprüfung werden auch ohne einschneidende Neuregelung des Unterrichts die Zurückführung der Studenten in die Hörsäle bewirken können.

Örtliche Beschränkung der Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr.

1. Wenn heute Fragen des Straßenverkehrs geregelt werden, so ist stets ein Ausgleich zwischen den schroff gegenüberstehenden Interessen der beteiligten Bevölkerungskreise zu suchen. Auf der einen Seite steht die vorwärtsdrängende Wirtschaft; sie sucht überall Erleichterungen und Verbesserungen des Straßenverkehrs und Beseitigung hindernder Schranken. Auf der andern Seite steht die große Zahl der um die Sicherheit des Verkehrs besorgten Einzelpersonen; sie ruft nach behördlichem Schutz gegen die überhandnehmenden Gefahren des hastenden Straßenverkehrs. Je nachdem nun die Verkehrsfragen mehr vom zentralen oder örtlichen Gesichtspunkt aus überschaut werden, wird man der Förderung des Verkehrs mehr oder weniger freundlich gegenüberstehen. Je nach der wirtschaftlichen Einstellung der Ortsbehörden und der örtlichen Bevölkerung wird ein mehr oder weniger großes Bestreben vorhanden sein, den Verkehr zu beschneiden, um im Interesse der Ortseingesessenen alle Gefahrenmöglichkeiten zu verhüten. Durch derartige Beschränkungen wie durch eine ungleichartige Verkehrsregelung können der Wirtschaft unter Umständen Fesseln auferlegt werden, die den Rahmen des für die Gesamtbevölkerung zulässigen Maßes weit übersteigen. Darum ist der Gesetzgeber immer mehr dazu übergegangen, von Reichs wegen die Verkehrsvorschriften möglichst erschöpfend zu gestalten; er hat dabei aber nicht verkannt, daß unter bestimmten Voraussetzungen örtliche Sondervorschriften nötig sind. Die reichsrechtlichen Vorschriften sind nun gerade hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen von besonderer Bedeutung. Sie und die Vorbehalte für örtliche Sonderbestimmungen sind nun aber so verwickelt, daß sie nur bei gründlicher Prüfung verständlich sind.

2. Nach § 2 Abs. 1 KraftVerkVO. i. d. Fass. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) gelten für diesen Verkehr sinngemäß die Vorschriften über den Verkehr mit Fuhrwerken und Fahrrädern vorbehaltlich der besonderen Vorschriften für den Kraftfahrzeugverkehr. § 18 Abs. 3 KraftVerkVO. gibt eine reichsrechtliche Dispositivvorschrift über die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen. § 30 Abs. 2 KraftVerkVO. enthält dann die wichtige Rahmenbestimmung für besondere landesrechtliche Vorschriften. Die ganze Bestimmung des § 30 KraftVerkVO. hält Müller[1]) für ungültig, weil § 6 Abs. 3 KraftG. nur Ausführungsvorschriften durch die Reichsregierung und die Landeszentralbehörden, nicht aber eine Subdelegation an andere Stellen vorsehe, weil aber andererseits die bisherigen Rechte der Landesbehörden zum Erlaß von Vorschriften über die Sicherheit des Verkehrs durch das KraftG. für den Kraftfahrzeugverkehr beseitigt worden seien. Dem ist aber mit dem KG.[2]) entgegenzuhalten, daß das KraftG. keineswegs jede Verordnungstätigkeit der Landesbehörden beseitigen wollte. Aus dem Gesetz geht das nirgends hervor. Das Gesetz hat aber der Reichsregierung und zur ergänzenden Regelung den Landeszentralbehörden die Befugnis verliehen, Ausführungsvorschriften im Rahmen des § 6 KraftG. zu erlassen und hier die Tätigkeit der Landesbehörden einzuschränken. § 30 KraftVerkVO. ist daher im vollen Umfange gültig.

3. § 30 Abs. 2 KraftVerkVO. gibt keine Blankettvorschrift über solche behördlichen Anweisungen. Er schränkt aber etwaige aus anderen gesetzlichen Gründen bestehenden Befugnisse der Landesbehörden in mehrfacher Hinsicht ein. Nur die Beschränkung der Geschwindigkeiten auf Brücken und Bahnübergängen (§ 30 Abs. 2 Satz 4 KraftVerkVO.) ist den örtlichen Behörden ohne Vorbehalt freigegeben, weil hier nie eine unerträgliche Beschränkung des Verkehrs eintreten kann. Für den sonstigen Verkehr stuft die VO. die reichsrechtlichen Vorbehalte je nach dem Grade des Interesses der Allgemeinheit an der örtlichen Regelung verschieden ab. Hier sind drei Fälle zu unterscheiden. Sie sind für die Beurteilung der Gültigkeit einer örtlichen PolizeiVO. von großer Bedeutung.

a) Allgemeine Erschwerungen für den gesamten Fuhrwerksverkehr.

Die KraftVerkVO. steht (§ 30 Abs. 2 Satz 1) auf dem Standpunkte, daß bei dem Bedürfnis einer allgemeinen Regelung des Fuhrwerksverkehrs das Interesse an der schnellen Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs zurückstehen muß. Denn wenn eine örtliche Vorschrift alle Fuhrwerke betrifft, so ist kaum anzunehmen, daß eine Knebelung des Kraftfahrzeugverkehrs bei ihr erstrebt ist. Die KraftVerkVO. macht aber in § 30 Abs. 2 Satz 1 eine Ausnahme. Wenn eine Ortspolizeibehörde für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht eine Fahrgeschwindigkeit von weniger als 30 km in der Stunde vorschreiben will, so bedarf sie der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde (in Preußen des Regierungspräsidenten). Von Reichs wegen wird hier in der Beschränkung unter die Grenze des § 18 Abs. 3 Satz 1 KraftVerVO. eine wesentliche Beeinträchtigung des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs erblickt. Durch das Erfordernis der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde sollen hier gegenüber den rein örtlichen Interessen die Interessen der Wirtschaft und des allgemeinen Verkehrs dagegen geschützt werden, daß ohne zwingenden Grund von der Befugnis des § 30 Abs. 2 Satz 1 Gebrauch gemacht wird[3]).

b) Ausschließliche Beschränkungen für Kraftfahrzeuge.

Das Reich will eine Knebelung des Autoverkehrs aus örtlichen Sonderinteressen unter allen Umständen verhindern. Deshalb kann die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen allein nur unter besonders erschwerten Umständen beschränkt werden (§ 30 Abs. 2 Satz 2 KraftVerkVO.). Nicht die Ortspolizeibehörde, sondern nur die höhere Verwaltungsbehörde kann hier überhaupt tätig werden. Auch sie darf aber nur in einem der in § 30 Abs. 1 Satz 1 u. 2 aufgeführten Fällen einschreiten. Ob einer dieser Fälle[4]) im Einzelfall vorliegt, ist Sache der pflichtmäßigen Prüfung der erlassenden höheren Verwaltungsbehörde. Die Gerichte haben aber nachzuprüfen, ob eine Polizeiverordnung überhaupt noch in den hier gesteckten Rahmen hineinpaßt. Wenn etwa eine Regierungspolizeiverordnung[5]) um eine Stadt einen weiten Kreis zieht, der zum Teil über die Grenzen geschlossener Ortsteile i. S. des § 18 Abs. 3 KraftVerkVO. weit hinausgeht, und nun in diesem Kreise allgemein die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km begrenzt, so ist diese Bestimmung m. E. ungültig. Sie fällt in ihrer Allgemeinheit weder unter Rücksichten auf den Fußgängerverkehr, noch unter die Eigenart des Verkehrs oder andere besondere Verhältnisse[6]). Es wäre verständlich und wohl unanfechtbar, wenn die Straßen am Rande einer Großstadt zum Schutze des Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen auf gewissen

---

[1]) Müller, Automobilrecht, 4. Aufl., S. 624 A. 1.

[2]) KGJ. 49, 411; ähnl. Dittmann: JW. 1929, 2801; BayObLG.: DRZ. Rspr. 1929 Nr. 912.

[3]) Im übrigen müssen bei derartigen VO. der Ortspolizeibehörden die landesrechtlichen Vorschriften, in Preußen z. B. die der §§ 142 ff. LVerwG. erfüllt werden; a. M. Schmidt: DJZ. 1929, 762.

[4]) ... soweit der Zustand der Wege od. anl. Gebäude od. d. Eigenart d. Verkehrs, insbes. Rücksichten auf d. Fußgängerverkehr es erfordern (S. 1); ... soweit e. Beschränkung f. best. Örtlichkeiten mit Rücksicht auf andere bes. Verhältnisse geboten ist.

[5]) Vgl. PolVO. d. RegPräs. in Münster f. d. Stadtkreis u. e. Teil d. Landkr. Münster v. 31. Juli 1928, RegAmtsbl. 151.

[6]) Aus dem gleichen Grunde bestehen auch gegen d. weitere Vorschrift der erw. VO. starke Bedenken, das sie unterschiedslos innerhalb des ges. Promenadenrings d. Geschwindigkeit d. Kraftfahrzeuge m. Luft- od. hochelast. Gummibereifung auf 20 km u. die der übrigen auf 12 km beschränkt.

Strecken nur mit 30 km befahren werden könnten. Aber eine allgemeine Einschränkung, wie sie hier geschildert wurde, fällt aus dem Rahmen von § 30 Abs. 1 KraftfVerkVO. heraus.

Im übrigen ist noch die Polizeiverordnung einer höheren Verwaltungsbehörde an die landesrechtlichen Vorschriften gebunden. In Preußen z. B. bedarf sie nach § 139 LVerwG. der Zustimmung des Bezirksausschusses. In Fällen, die keinen Aufschub dulden, kann jedoch die PolVO. vor Einholung dieser Zustimmung erlassen werden, muß aber außer Kraft gesetzt werden, wenn die Zustimmung nicht binnen drei Monaten erfolgt. In der nach § 140 LVerwG. erforderlichen Bekanntmachung muß dann aber außer dem Wortlaut der KraftfVerkVO., den ermächtigenden Bestimmungen (hier u. a. § 30 II KraftfVerkVO.) auch angegeben werden, daß es sich um einen solchen keinen Aufschub duldenden Fall handle[7]) (Fall der oktroyierten VO.). Eine solche Angabe liegt aber schon darin, daß § 139 LVerwG. in der Bekanntmachung ausdrücklich erwähnt wird[8]). Wenn nun die Zustimmung nicht erteilt wird, so wird damit die PolVO. nicht nachträglich ungültig. Sie ist, was aber nur mit Hilfe einer Aufsichtsbeschwerde durchzusetzen ist, vom Regierungspräsidenten selbst außer Kraft zu setzen; bis dahin bleibt sie gültig. Der Richter kann auch nicht nachprüfen, ob die Zustimmung wirklich eingegangen ist. Denn es besteht keine Verpflichtung, die nachträgliche Zustimmung bekanntzumachen[9]), und bis zur Außerkraftsetzung bleibt die VO. gültig.

Wenn also eine VO. diese landesrechtlichen Klippen glücklich umschifft hat und außerdem einer Prüfung aus § 30 Abs. 1 Satz 1 u. 2 KraftfVerkVO. standhält, so kann sie wirksam die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge herabsetzen. Hier besteht jedoch noch eine Sondervorschrift[10]). Soll nämlich die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen bis zu 5,5 t Gesamtgewicht auf weniger als 30 Stundenkilometer beschränkt werden, so ist die Zustimmung der obersten Landesbehörde erforderlich. Hier liegt es klar auf der Hand, daß dem Kraftfahrzeugverkehr besonders harte Schranken auferlegt werden. Da wo Radfahrer und Straßenbahn mit 25 km und mehr fahren dürfen, soll der sicherer bremsende Kraftfahrer nur höchstens 20 km in der Stunde fahren dürfen. Eine derartige einschneidende Maßnahme, die übrigens nur für bestimmte Straßen zulässig wäre[11]), ist darum mit Recht an die Zustimmung der obersten Landesbehörde geknüpft. Fehlt sie, so ist die RegierungspolizeiVO. ungültig. Die Ungültigkeit beschränkt sich allerdings auf den Teil einer solchen VO., der dieser Zustimmung bedarf. Wenn aber die Zustimmung der obersten Landesbehörde erteilt wird, so muß das in der Bek. nach § 140 LVerwG. erwähnt werden.

c) Beschränkungen des Durchgangsverkehrs.

Das größte Augenmerk richtet das Reichsrecht auf die Sicherung des Durchgangsverkehrs vor übermäßigen Beschränkungen (§ 30 Abs. 2 Satz 3 KraftfVerkVO.). Hier ist stets die Zustimmung der obersten Landesbehörde erforderlich. Diese kann allerdings[12]) im Falle zu a[13]) die höheren Verwaltungsbehörden allgemein zur Erteilung der Zustimmung ermächtigen. — In den zu b geschilderten Fällen der ausschließlichen Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs kann im Durchgangsverkehr die oberste Landesbehörde die erforderliche Zustimmung allgemein erteilen, jedoch nicht zu einer Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge bis 5,5 t Gesamtgewicht unter 30 km. Ist also die allgemeine Zustimmung erteilt, so liegt der Fall beim Durchgangsverkehr dem sonstigen Verkehr im Falle zu b vollkommen gleich.

4. Es zeigt sich also, daß das Reichsrecht in mannigfach abgestufter Weise für den Ausgleich zwischen den örtlichen Sonderinteressen und den großen Verkehrsinteressen der Allgemeinheit gesorgt hat. Aufgabe der Gerichte und der Anwaltschaft ist es nun, im Einklang mit den Verwaltungsbehörden darüber zu wachen, daß dieser Ausgleich auch in den PolVO. überall durchgeführt wird.

AGR. Dr. Siegert, Münster.

Verkehrsrechtliche Probleme bei der Reform des Strafrechtes. Berufsfahrer oder Nichtberufsfahrer.[1])

III

Es darf bezweifelt werden, daß die Annahme des § 269 Abs. 1 des Entw. eines Allg. Deutschen StGB. in der vorl. Form eine befriedigende Lösung der heißumstrittenen Frage Berufs- oder Nichtberufsfahrer bedeuten würde.

Der Entw. bringt, wie nicht zu leugnen ist, gegenüber dem geltenden Rechtszustande eine gewisse Einschränkung. Es soll bei den von Berufsfahrern außerhalb der beruflichen Tätigkeit verübten Fahrten bei dem Antragserfordernis verbleiben. Diese Einschränkung birgt aber wieder eine bedenkliche Härte und Unbilligkeit. Man überlege: der gleiche Fahrer überfährt heute auf einer Berufsfahrt und morgen auf einer Vergnügungs- (Privat-) Fahrt ein Kind; die Schuld ist die gleiche, der Taterfolg derselbe und doch ein himmelweiter Unterschied in der Behandlung beider Fälle. Dort eine Verfolgung auf jeden Fall, hier nur, wenn es der Vater will.

Ein Fahrer soll strafwürdiger sein, wenn er bei der Arbeit fehlt, als wenn er sich die gleiche Verfehlung auf einer Vergnügungsfahrt zuschulden kommen läßt. Man erschrickt fast bei diesem Gedanken und hat unwillkürlich das Gefühl, daß es umgekehrt sein müßte. Eine solche Handhabung widerstrebt dem natürlichen Rechtsgefühl und dem ethischen Empfinden. Jede Arbeit ist Dienst am Gemeinwohl; fehle ich während dieses „Dienstes", so faßt mich die strafende Hand leichter und straft mich schwerer, als wenn ich ledig aller Berufspflichten sündige. Jeder Fahrer glaubt einen Anspruch auf Nachsicht und Wohlwollen zu haben, wenn er in der harten Fron des Tages einmal unachtsam gewesen ist; er begreift es nicht, daß ihm seine Tat um deswillen schwerer angerechnet werden soll. Der Geschäftsreisende hetzt mit seinem Kraftfahrzeug von Ort zu Ort, um seine Geschäfte abzuwickeln. Er überschreitet dabei die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit und verursacht dadurch einen Unfall. Der Vergnügungsfahrer richtet auf die gleiche Weise Unheil an, nur daß es für ihn nicht galt, sein tägliches Brot zu verdienen, sondern er „drehte auf", um auf seiner Spazierfahrt schneller sein Ziel zu erreichen.

Es bedarf keiner Frage, welcher von beiden strafwürdiger ist.

Es ist doch auch zu bedenken, daß es kaum einen anderen Beruf gibt, der derartige Gefahrenquellen birgt, und daß es sicherlich keinen weiteren Beruf gibt, der eine so ausgesprochen kriminelle Seite hat als den des Kraftwagenführers. Er steht mit einem Bein im Gefängnis und mit dem anderen im Grabe. Gleichwohl ist es leichter gemacht, ihn strafrechtlich zu fassen.

Noch in anderer Hinsicht würde der § 269 Abs. 1 des Entw. eine befriedigende Lösung nicht bringen.

Es ist zuzugeben, daß Beruf, Übung und Gewerbe in der Regel eine bessere Einsicht in die mit der Berufsausübung verbundenen Gefahren verschaffen und deshalb eine höhere Verantwortlichkeit begründen. Nach dem geltenden Rechtszustand ist es aber unerheblich, ob die Tätigkeit, die eine „bessere Einsicht" gewährleistet, die eigentliche und hauptsächliche ist oder ob sie nur in einer Hilfs- oder Nebenverrichtung besteht. Zu welch unbilligen Ergebnissen dieser Rechtszustand führt, mag folgende Gegenüberstellung zeigen. Es sei zuvor erwähnt, daß derartige Fälle nicht etwa selten sind, sondern daß sie fortgesetzt vorkommen. Auf der einen Seite ein Amateurfahrer, der seit Jahrzehnten ein Kraftfahrzeug führt, der sich alljährlich den modernsten Wagen leisten kann, der im Kraftfahrzeug weite Reisen durch den Kontinent unternimmt, der fahrtechnische Erfahrungen gesammelt und eine Sachkenntnis erlangt hat, wie sie viele Berufsfahrer niemals erlangen können — auf der anderen Seite ein Grünwarenhändler, der sich für billiges Geld einen ausgedienten Personenwagen kauft und ihm als Lieferwagen das Gnadenbrot gibt. Er transportiert jeden Morgen damit seine Grünwaren von der Markthalle zu seinem Laden. Das ist sicherlich eine dem eigentlichen Gewerbe dienende Nebenverrichtung, der auch der Charakter der Regelmäßigkeit innewohnt (vgl. RG. 34, 65; 59, 263). Zu sonstigen Fahrten wird dieser Lieferwagen kaum noch benutzt werden, weil er nichts mehr hergibt. Dieser Fahrer kann bei seiner geringen Fahrpraxis niemals vermöge seines Berufes oder Gewerbes eine „bessere Einsicht" in die mit der Berufsausübung verbundenen Gefahren erlangen. Dennoch unterliegt er den schärferen Strafbestimmungen. Passiert es ihm, daß er einen Fußgänger anfährt, so muß er, wenn auch sein Verschulden noch so gering ist und der Verletzte ein strafrechtliches Einschreiten nicht wünscht, dennoch von Amts wegen verfolgt und bestraft werden. Ein „besonders leichter Fall", in dem das Gericht von Strafe absehen kann (§ 268 Abs. 2 des Entw.), wird nicht immer vorliegen. Und jener Amateurfahrer, mag er trotz seiner ausgezeichneten Sachkunde durch rücksichtsloses Fahren seine Mitmenschen schwer an der Gesundheit beschädigt haben, ein strafrechtliches Einschreiten wegen fahrlässiger Körperverletzung gegen ihn ist nicht möglich, weil der reichlich entschädigte Verletzte es ablehnt, den erforderlichen Strafantrag zu stellen. Gegebenenfalls wird die Möglichkeit einer Ahndung wegen einer Verkehrsübertretung übrig bleiben. Die Strafverfolgungsbehörden sehen sich also oft in die Lage versetzt, angesichts eines geringen Verschuldens strafen zu müssen und angesichts eines groben Verschuldens und erheblichen Erfolges nicht strafen zu können. Diese Gegenüberstellung offenbart doch die ganze Unzulänglichkeit des augenblicklich hinsichtlich dieses Problemes bestehenden Rechtszustandes, die auch durch den § 269 I des Entw. nicht behoben wird.

Soll nun einmal die erlangte „bessere Einsicht" eine höhere

---

[7]) Ebenso KGJ. 21 C 55, Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, 24. Aufl. zu § 140 LVerwG.; Friedrichs, LVerwG. § 140 Anm. 7; Rosin, PolVORecht, 2. Aufl., S. 263.

[8]) Ebenso Rosin a. a. O. S. 263.

[9]) Ebenso KG.: DJZ. 1911, 1158 u. KGJ. 32 C 60; Rosin S. 253 Satz 12.

[10]) Die Fragen d. Durchgangsverkehrs sind unten zu c gesondert behandelt.

[11]) S. oben zu Anm. 6.

[12]) In Preußen ist das geschehen; vgl. Müller, Automobilrecht, 3. Aufl. S. 657 N. 28 aa.

[13]) Beschränkung des gesamten Fuhrwerksverkehrs.

[1]) Vgl. Proskauer: JW. 1929, 2793.

Verantwortlichkeit begründen, dann ist nicht einzusehen, daß diese nur bei den Fahrern vorauszusetzen ist, die „in Ausübung ihres Berufes oder Gewerbes“ fahren. Wird die „bessere Einsicht“ nicht genau so auf den Privat- und Vergnügungsfahrten wie auf den Berufsfahrten gewonnen? Es erscheint mir gerechter, die „bessere Einsicht“ auf die erlangte Übung abzustellen, ganz gleichgültig, ob diese auf Berufs- oder Privatfahrten erlangt worden ist.

Aus Billigkeitsrücksichten und praktischen Gründen erscheint es mir nach alledem geboten, alle Kraftfahrer gleichmäßig zu behandeln, entweder das Erfordernis des „Verlangens auf Strafverfolgung“ zu streichen und sie alle von Amts wegen zu verfolgen oder aber die Strafverfolgung in jedem Falle von der Stellung des Strafantrages abhängig zu machen. Ich glaube nicht, daß die letztere Maßnahme bei den Berufsfahrern zu einer Vernachlässigung ihrer Sorgfaltspflichten führen würde, da sie damit doch stets ihre eigene Haut zu Markte tragen und den Verlust der Stellung riskieren würden.

Es ist zu hoffen, daß bei der Gestaltung des neuen StGB. dieses Problem einer gerechten Lösung entgegengeführt wird.

StA. Dr. Steffan, Dresden.

Nachtrag zu dem Aufsatz von Volkmar über das Genfer Abkommen zur Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche. (S. 2745 ff.)

Das Abkommen ist am 1. Sept. von Deutschland ratifiziert worden, tritt also für Deutschland am 1. Dez. 1930 in Kraft. Über die unmittelbar bevorstehende Ratifikation der Schweiz liegt zur Zeit eine Nachricht noch nicht vor, das Genfer Abkommen gilt indessen im Verhältnis zwischen der Schweiz und Deutschland auch unabhängig von dieser Ratifikation mit Rücksicht auf Art. 9 des zwischen beiden Staaten geschlossenen, am 1. Sept. ratifizierten und damit gleichfalls am 1. Dez. in Kraft tretenden Abkommens über die gegenseitige Anerkennung und Vollstreckung von gerichtlichen Entscheidungen (RGBl. 1930, II, 1066).

Schrifttum.

Pusch und Kaiser: Kraftfahrzeugrecht. (Juristische Handbibliothek Bd. 460.) Leipzig. Roßbergsche Verlagsbuchhandlung Arthur Roßberg. 343 Seiten. Preis 12 *M*.

Die immer mehr zunehmende Bedeutung des Kraftfahrwesens und die große Anzahl von gesetzlichen Bestimmungen, die für diesen Verkehrszweig wichtig sind, läßt es wünschenswert erscheinen, daß die vorhandenen Vorschriften öfter nach dem jeweiligen Stande der Gesetzgebung zusammengestellt werden. Diesem Bedürfnis der mit dem Kraftwagenverkehr befaßten Personen sowie der auf dem Gebiete des Autorechts tätigen Juristen kommt die neue Textausgabe der Roßbergschen Handbibliothek in einwandfreier Weise entgegen. Das Buch bringt nicht nur, und zwar völlig lückenlos, alle einschlägigen reichsrechtlichen Vorschriften, sondern auch alle den Kraftwagenverkehr betreffenden sächs. VO. Dabei werden sogar VO. oder Anweisungen der Ministerien veröffentlicht, die bisher noch nicht abgedruckt worden waren. Diese Nebeneinanderstellung der reichsrechtlichen und der für Sachsen erlassenen landesrechtlichen Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr findet sich in keinem anderen Buche.

Wie schnell die Gesetzgebung auf dem bezeichneten Gebiete Änderungen erfährt, ergibt sich daraus, daß dem Buche zunächst der Stand der Gesetzgebung bis zum 15. Dez. 1929 zugrunde gelegt worden war, daß aber in einem dem Buche beigegebenen Nachtrag bereits 4 Seiten neue VO. wiedergegeben werden mußten, um das Buch auf den Stand v. 28. Febr. 1930 zu bringen.

Da das Reichsrecht die Kraftfahrbestimmungen nicht erschöpfend aufstellt, andererseits auch gewisse landesrechtliche Vorschriften, ohne daß sie speziell für den Kraftwagenverkehr erlassen wurden, doch zugleich auch für ihn Geltung beanspruchen, so empfiehlt es sich vielleicht für eine Neuauflage, die gegebenenfalls auch auf den Kraftwagenverkehr anzuwendenden Vorschriften der SächsStraßVerkO. v. 15. Juli 1927 sowie die SächsVO., den Verkehr auf den öffentlichen Wegen betr., v. 9. Juli 1872 mit aufzunehmen.

OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

Automobilgesetz (Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen). **Mit den einschlägigen Nebenbestimmungen, insbesondere der Verordnung über Kraffahrzeugverkehr, und einem technischen Leitfaden mit Abbildungen. Von Dr. Fritz Müller, Geh. Regierungsrat, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. 5. erweiterte Auflage. Berlin 1929. Verlag Georg Stilke. 1042 Seiten. Preis in Ganzleinen gebunden 22 *M*.**

Die neue Auflage, die kaum fünf Monate nach der vorhergehenden erschienen ist, bringt das Buch auf den neuesten Stand von Gesetzgebung und Rechtsprechung. Insbes. sind die VO. über hintere Leuchtzeichen sowie die VO. v. 18. Mai 1929 über internationalen Verkehr neu aufgenommen. Durch eine erhebliche Erweiterung der Anmerkungen und durch die eingehende Berücksichtigung der umfangreichen Rechtsprechung ist der Stoff stark vermehrt worden.

Das Buch, das auf seinem Spezialgebiete eine ähnliche Bedeutung einnimmt, wie sie der Sydow-Busch für die ZPO. hat, gehört zu den wenigen Werken, bei denen die Bezeichnung „unentbehrliches Hilfsmittel“ für jeden Richter der Verkehrsabteilung und jeden Anwalt, der sich mit den heute immer zahlreicher werdenden Fragen des Kraftverkehrsrechts beschäftigen muß, zutrifft.

Das den früheren Auflagen JW. 1927, 642; 1928, 2791; 1928, 3166 und 1929, 2045 gespendete Lob findet durch die 5. Aufl. erneut eine Rechtfertigung.

Während der Drucklegung des vorliegenden Heftes ist soeben die 6. Auflage des Buches erschienen. In dieser ist die VO. vom 15. Juli 1930 eingearbeitet und ausführlich erläutert. D. S.

Die Rechtsprechung zum Automobilrecht. Entscheidungen des Reichsgerichts, der Oberlandesgerichte und der Oberverwaltungsgerichte zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Bearbeitet und zusammengestellt von Dr. jur. **Helmut Möhring**, Syndikus in Berlin. Berlin 1930. Richard Carl Schmidt & Co. Preis brosch. 10 *M*, in Ganzleinen geb. 12,50 *M*.

Ein Buch, das in seinem Vorwort seine Daseinsberechtigung zu beweisen versucht, pflegt man mit einem gewissen Mißtrauen zu betrachten; der Verf. hat den Wunsch, einem Bedürfnis der Kraftfahrer nach Rechtsbelehrung abzuhelfen; diesem Zweck soll seine Arbeit dienen.

Ich kann diese Aufgabe nicht als gelöst betrachten. Eine Sammlung von Entscheidungen wird immer ein Torso bleiben; nach zwei bis drei Jahren ist sie veraltet; leider muß man von dem Möhringschen Buch sagen, daß es schon jetzt veraltet ist, enthält es doch eine große Reihe von sehr alten, längst überholten Entscheidungen, so z. B. aus dem Jahre 1912 über die Verteilung der Schäden bei dem Zusammenstoß mehrerer Fahrzeuge, während neuere und neueste Urteile vollständig fehlen.

Das Buch füllt auch keine bis jetzt vorhandene Lücke aus; denn eine Übersicht über die Rechtsprechung könnte man sich aus den zur Verfügung stehenden Hilfsquellen leicht beschaffen, insbes. durch das vorzügliche Büchlein von Albert Hencke; ständig auf dem laufenden gehalten wird man durch die bekannte Kartothek von Arndt, dem verdienstvollen Herausgeber des „Recht des Kraftfahrers“.

Es gibt ferner ganze Kategorien von Rechtsfragen, die entweder überhaupt nicht oder nur so nebenbei erwähnt werden; so findet man z. B. nichts über Vorfahrtsrecht, Berufsfahrer, Pfändung von Kraftdroschken und Omnibussen; auch über die wenigstens Juristen interessierende Frage, ob die §§ 17 und 18 der VO. selbständige Strafrechtsnormen sind oder wie gem. § 17 des Ges. beim Zusammenstoß mehrerer Fahrzeuge der Schaden zu verteilen ist, ist nichts gesagt, obwohl es doch eine reichhaltige Rechtsprechung über alle diese Punkte gibt.

Geradezu verwirrend wirkt der Abdruck einer Entsch. des BayObLG. v. 17. Mai 1926 über die Berechtigung zur Erhebung von Brückenzöllen; wenn man diese früher leidenschaftlich behandelte Frage überhaupt erwähnen wollte, so hätten wenigstens die bekanntesten Entsch. des RG., des HansOLG. usw. mit abgedruckt werden müssen, durch die seinerzeit die Gesetzgebung ganz hervorragend beeinflußt worden ist, mit dem Ergebnis, daß fast überall in ganz Deutschland die Brückenzölle fielen.

Wenn jetzt eine Entsch. abgedruckt wird, wonach für die Benutzung von Brücken ... Brückenzölle erhoben werden könnten, so entsteht dadurch der bei den heutigen Verhältnissen vollständig falsche Eindruck, daß die Zeit der Belästigung durch Brückenwärter wiedergekehrt sei.

Auch rein äußerlich gefällt mir das Buch nicht recht; der einzige Wegweiser durch die m. E. ganz wahllos aneinandergereihten Entscheidungen — der Verf. meint, das sei nicht zu vermeiden gewesen — ist ein Nachschlageregister und eine Paragraphenübersicht.

M. E. wäre wenigstens eine Ordnung nach Gruppen notwendig gewesen oder doch, wenn mehrere Entscheidungen den gleichen Rechtssatz behandeln, eine Verweisung aufeinander. RA. Dr. Louis, Hamburg.

Kartei des Automobilrechts. Herausgegeben von RA. Dr. **Arndt**, Düsseldorf. Berlin 1929. Carl Heymanns Verlag. Vorzugspreis für Neubezieher 30 *M*.

Der Jahrgang 1929 rechtfertigt in vollem Umfange die seinem Vorgänger JW. 1928, 1281 u. JW. 1929, 906 ausgesprochene Anerkennung.

Der Jahrgang umfaßt insgesamt 188 Karten, auf denen etwa 4000 Entscheidungen aus allen Gebieten des Automobilrechts verarbeitet sind. Die Karten verteilen sich auf die nachstehenden Stich-

worte: Abweichen von Verkehrsvorschriften, Ausweichen, Autofalle, Bahnübergang, Blankettgesetz, Einbiegen, Fahrbahn, Gefälligkeitsfahrt, Halter, Kraftfahrlinie, Kürzeste Entfernung, Schlaf, Schneekette, Schwarzfahrt, Überholen einer fahrenden Straßenbahn, Überholen einer haltenden Straßenbahn, Straßeneinmündung, Straßenglätte, Straßenkreuzung, Überholen, Übermüdung, Voraussehbarkeit, Vorfahrtrecht.

Eine besondere Schwierigkeit, die bereits bei den früheren Besprechungen hervorgehoben ist, bildet die Einordnung der verschiedenen Entscheidungen in eine Kartei, besonders, nachdem sich die Zahl der zu einzelnen Schlagwörtern gehörigen Karten so stark vermehrt hat, daß innerhalb eines einzelnen Schlagwortes wieder eine besondere Ordnung notwendig wird. Der Verf. hat die Übersichtlichkeit der Kartei dadurch erhalten, daß zu den auf weißem Papier gedruckten gewöhnlichen Karten Ergänzungskarten auf gelbem und Übersichtskarten auf rotem Papier hinzutreten. Durch diese Hilfsmittel ist eine verhältnismäßig leichte Übersichtlichkeit trotz der erstaunlichen Fülle des Materials gewährleistet.

Die Sammlung verdient beste Empfehlung. D. S.

Rechtsanwalt Dr. **Ernst Leffmann: Handbuch des Kraftfahrers.** Berlin 1930. Herausgegeben vom Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs, Berlin. Preis 1,50 *M*.

Das Buch ist im Auftrag einer Gewerkschaft von Arbeitnehmern des Verkehrsgewerbes geschrieben. Durch Belehrung will die Gewerkschaft ihre Mitglieder vor Unfällen und ihren zivil- und strafrechtlichen Folgen bewahren. Diesem Zweck und insbes. diesem Leserkreis entsprechen Anlage und Ton des Werkes. Es stellt im wesentlichen in leichtverständlicher Weise den Inhalt der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen dar. In dieser Hinsicht vereinigt es Volkstümlichkeit der Darstellung mit einem hohen Grade von Zuverlässigkeit und Richtigkeit.

Juristen werden, selbst wenn sie sich aus nicht beruflichen Gründen mit der Materie des Autorechts vertraut machen wollen, besser zu anderen Büchern greifen; doch wird mancher Autobesitzer es seinem Schofför mit Nutzen in die Hand geben können. D. S.

Dr.-Ing. **G. Siegel: Die Elektrizitätsgesetzgebung der Kulturländer der Erde.** Berlin 1930. VDJ-Verlag G. m. b. H. Preis 60 *M*.

Wenn schon die Beschäftigung mit dem deutschen Elektrizitätsrecht für den Juristen außerordentlich reizvoll ist, weil die stürmische Entwicklung dieses Wirtschaftszweiges mit seinen ganz eigenartig gestalteten Verhältnissen in besonders klarer Weise erkennen läßt, wie Wirtschaft und Recht zusammenhängen, und wie das Recht sich den neuen Erfordernissen der Wirtschaft anpassen muß und dadurch umgekehrt wieder weitere wirtschaftliche Entwicklungen ermöglicht, — so gilt dies in verstärktem Maße, wenn man nicht nur Deutschland, sondern die ganze Welt in den Kreis der Betrachtung einbeziehen kann. Derartige rechtsvergleichende Studien auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft waren aber leider bisher so gut wie unmöglich, da die Beschaffung des erforderlichen Materials für den einzelnen auf unüberwindliche Schwierigkeiten stieß. Ganz abgesehen von dem Fehlen einer deutschen Sammlung waren sogar in den meisten in Betracht kommenden Ländern Zusammenstellungen des dort geltenden Elektrizitätsrechts nicht aufzutreiben, ja, vielfach waren nicht einmal genaue Informationen darüber zu erhalten, was es eigentlich an Bestimmungen gibt.

Unter diesen Umständen ist es ein ganz besonderes Verdienst des Verfassers, wenn er es unternommen hat, diese Lücke auszufüllen, und er hat sich damit den bleibenden Dank aller verdient, die an dieser jungen Rechtsdisziplin Interesse nehmen. Angesichts der obenerwähnten Schwierigkeiten kann man nur über den Mut staunen, ein derartiges Unternehmen zu beginnen, und über die außerordentliche Arbeitskraft, es allein und ohne einen Stab selbständiger Mitarbeiter durchzuführen. Eine besondere Schwierigkeit bot natürlich auch noch die Übersetzung der fremdsprachlichen Gesetzestexte ins Deutsche. Hierzu war die Beherrschung der juristischen wie auch der elektrotechnischen Terminologie erforderlich, und jeder, der praktisch mit derartigen Dingen zu tun gehabt hat, weiß, wie schwer es ist, Übersetzer mit derartigen Qualitäten zu finden.

Bisher liegen die ersten drei Bände vor, von denen der erste (570 S.) das Deutsche Reich und die deutschen Länder, der zweite (1059 S.) Westeuropa und der dritte (836 S.) Nord- und Osteuropa behandelt. Ein vierter Band für die außereuropäischen Länder wird in nächster Zeit erscheinen. Dem ganzen Werk ist eine allgemeine Einleitung vorausgeschickt, und bei den einzelnen Ländern findet sich ebenfalls ein einleitender, zusammenfassender Überblick über die Entwicklung der Gesetzgebung mit dem angeschlossenen Text aller einschlägigen Gesetzesbestimmungen, Verordnungen, Erlassen usw.

Schon bei einer rein äußerlichen Betrachtung des Werks drängen sich interessante Vergleiche auf. Um ein Beispiel herauszugreifen: England, das Land der wohl am schärfsten durchgeführten Zentralisierung der Regelung des Elektrizitätswesens, weist sieben grundlegende Gesetze auf, die nicht weniger als 180 Druckseiten füllen. Auf der anderen Seite finden wir den Gegenpol Deutschland, wo sich die Elektrizitätswirtschaft mit einem Minimum von gesetzgeberischen Eingriffen frei aus sich heraus entwickelt hat, und die erforderlichen Rechtssätze durch organische Anpassung vorhandener Normen gefunden worden sind, mit einigen wenigen knappen Gesetzen vertreten, die nur 15 Druckseiten beanspruchen. Dabei ist noch das einzige von ihnen, in dem eine grundsätzliche Regelung versucht wird, das „Gesetz betreffend die Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft", das allein etwa die Hälfte des erwähnten Raumes in Anspruch nimmt, niemals praktisch zur Anwendung gekommen, weil sich bei der Beratung der erforderlichen AusfBest. die Unzweckmäßigkeit, ja sogar Unmöglichkeit eines derartigen Eingriffs in die organische Entwicklung der deutschen Elektrizitätswirtschaft herausgestellt hat. Sinnfälliger läßt sich der Gegensatz zweier Prinzipien: Zentralisation und gesetzliche Reglementierung auf der einen Seite, Dezentralisation und autochthone Entwicklung auf der anderen Seite, kaum darstellen.

Wenn trotzdem das deutsche Material einen ansehnlichen Band füllt, so hat das seinen Grund darin, daß naturgemäß hier mehr ins einzelne gegangen worden ist, und daß der Verf. auch alle einschlägigen Ministerialerlasse und ähnliches der einzelnen Länder mitaufgenommen hat, um dem deutschen Praktiker ein lückenloses Handbuch zur Verfügung zu stellen. Jeder, der in der Praxis des Elektrizitätsrechts tätig ist, und sich stets bei der Bearbeitung von einzelnen Fragen durch die Schwierigkeit der Beschaffung der Unterlagen gehemmt sieht, weiß den Wert eines derartigen Hilfsmittels gebührend zu schätzen.

Einen besonderen Wert hat die allgemeine Einleitung, in der der Verf. mit knappen Strichen ein anschauliches Bild der wirtschaftlichen und technischen Besonderheiten der Elektrizitätsversorgung zeichnet und im Anschluß daran die gesetzgeberischen Motive zusammenstellt, die sich aus der Gesetzgebung der verschiedenen Staaten abstrahieren lassen. Dieses kurze Kompendium, das auf nur 36 S. alles Wissenswerte in einer dem technischen Laien verständlichen Form bringt, verdiente von jedem Juristen gelesen zu werden. Dies würde wesentlich dazu beitragen, falsche Vorstellungen, wie sie sich leider noch immer, insbes. auch in der Rspr., finden, zu beseitigen. Der Verf. würde die Sache, in deren Dienst er sich gestellt hat, wesentlich fördern, wenn er diese Ausführungen in weitere Kreise der deutschen Juristenwelt bringen könnte, denen der Zugang zu dem vorliegenden umfangreichen Werk nicht möglich sein wird.

Nach einem kurzen Überblick über die allgemeine Entwicklung, in dem die Feststellung interessant ist, daß der schnelle Fluß der Entwicklung nirgends eine umfassende Kodifizierung erlaubt, sondern immer nur zu — oft geänderten — Teillösungen geführt hat, geht der Verf. dazu über, zunächst die objektiven Grundlagen der Elektrizitätswirtschaft zu schildern. Ohne auf das physikalische Wesen der Elektrizität näher einzugehen, hebt er in treffender Weise als Hauptcharakteristikum der Elektrizitätsversorgung hervor, daß die Elektrizität nicht speicherfähig ist; daß vielmehr die Energie im Augenblick des Gebrauchs und für seine Dauer erzeugt werden muß; daß sich daraus die Notwendigkeit ergibt, die Anlagen, Zentrale sowohl als auch das Verteilungsnetz auf den Höchstbedarf, der — wenn auch nur ausnahmsweise und ganz vorübergehend — überhaupt auftritt, zu dimensionieren, und daß sich daraus eine feste Belastung mit Gestehungskosten ergibt, die von den Kosten der eigentlichen Erzeugung (Kohle, Öl, Lohnanteile usw.) vollkommen unabhängig ist. Daraus ergibt sich zwangsläufig, daß eine Rentabilität überhaupt nur dann erwartet werden kann, wenn eine möglichst starke Mischung von verschiedenartigen Abnehmern gegeben ist, die das Werk zu verschiedenen Zeiten in Anspruch nehmen (z. B. Industriekraft zu Tageszeiten, Beleuchtung am Abend, Wärmespeicherung in der Nacht), und wenn ferner mit den vorhandenen Anlagen möglichst viele Kilowattstunden abgesetzt werden können. In diesen Erwägungen weist der Verf. den Grund für die wirtschaftliche Notwendigkeit der Ausschließlichkeitsrechte nach. Auf dem Gebiet der Elektrizitätsversorgung ergibt sich also das eigenartige Bild, daß freie Konkurrenz nicht wirtschaftsfördernd, sondern hemmend ist. Dies wird belegt durch die Feststellung des Verf., daß überall da, wo man der Ausschließlichkeit der Versorgung nicht genügende Aufmerksamkeit geschenkt hat, die Entwicklung nicht in demselben Tempo vor sich gegangen ist, wie in den übrigen Ländern.

Zutreffend hebt der Verf. die Wichtigkeit der Zentralisierung der Erzeugung der elektrischen Energie, insbes. in der Nähe natürlicher Kraftquellen (Wasserkräfte, Kohlenlager usw.) hervor, ebenso wie ihm auch darin zuzustimmen ist, daß er für die Verteilung die Dezentralisation zu bevorzugen scheint.

Ein weiterer Hauptabschnitt ist dann den Motiven der Elektrizitätsgesetzgebung gewidmet. Hier zeichnen sich zwei Hauptgruppen ab, nämlich einmal die Sorge für die öffentliche Sicherheit und Ordnung im Handel und Verkehr, und zweitens die Fürsorge für das öffentliche Wohl, die dahin zu wirken sucht, daß die Unternehmungen richtig eingerichtet und geleitet und der Allgemeinheit in angemessener Weise zur Benutzung gestellt werden.

Sicherheitsvorschriften werden nach Angabe des Verf. in den meisten Ländern ebenso wie in Deutschland nicht von Behörden, son-

dern mit Anerkennung und Unterstützung der Behörden von den Fachleuten selbst erlassen; diese Regelung hat den Vorteil größerer Beweglichkeit. Die Überwachung der Durchführung wird meistens den Elektrizitätswerken übertragen.

Es ist sehr interessant, aus den Darlegungen des Verf. über die Maßnahmen im Interesse des allgemeinen Wohls zu entnehmen, daß offenbar in fast allen Ländern die Grundlage dafür dieselbe ist, nämlich die unabänderliche Notwendigkeit, die der Elektrizitätsversorgung eigentümlich ist, fremde Grundstücke und insbes. die öffentlichen Wege für Leitungszwecke benutzen zu müssen. Während die Benutzung privater Grundstücke in der Regel mit dem Eigentümer vereinbart wird (was allerdings in manchen Ländern durch gesetzliche Bestimmungen erleichtert wird) und so den öffentlichen Organen nur dann Gelegenheit bietet, Einfluß auf die Elektrizitätsversorgung zu nehmen, wenn etwa ein Enteignungsrecht beantragt wird, gibt die — zum mindesten in der Form von Kreuzungen — unvermeidliche Benutzung der öffentlichen Wege dem Verfügungsberechtigten die Möglichkeit, dem Elektrizitätsunternehmer Bedingungen zur Sicherung der allgemeinen Interessen aufzuerlegen; denn es scheint mehr oder weniger überall die Benutzung von Wegen für Leitungszwecke nicht zu dem ohne weiteres gestatteten Gemeingebrauch zu gehören.

Die Bedingungen, die dabei auferlegt zu werden pflegen, beziehen sich nach dem Verf. teils auf die Art und Weise der Benutzung und auf die Fernhaltung gewisser störender Wirkungen, teils sind sie wirtschaftlicher Art, indem sie Abgaben oder gewisse Gewinnbeteiligungen für die öffentliche Stelle und Verpflichtungen des Unternehmers zum Betrieb, zum Anschluß und zur Einhaltung bestimmter Preise vorschreiben. Auch Bestimmungen über die technische und wirtschaftliche Ausgestaltung des Unternehmens kommen vor; der Verf. lehnt jedoch mit Recht derartige Bindungen im allgemeinen ab, insbes. wenn sie in der Form von Generalplänen auftreten, die auf Jahre hinaus die Entwicklung des Ausbaues von Zentralen und Leitungen für ganze Gebiete festlegen sollen. Man macht meist die Erfahrung, daß derartige Generalpläne von der Entwicklung einfach überrannt werden und daß sie veraltet sind, ehe sie voll zur Ausführung gelangt sind.

Aus den Ausführungen des Verf. geht hervor, daß diese Einflußnahme auf den Elektrizitätsunternehmer sich auch in den übrigen Ländern ebenso wie in Deutschland in der Form von sogenannten Konzessionen vollzieht, die teils als echte Konzessionen in Form von Staatshoheitsakten verliehen, teils in Form von Verträgen öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Natur vereinbart werden. An dieser Stelle würden die Ausführungen des Verf. für diejenigen deutschen Leser, die mit der Materie nicht voll vertraut sind, an Durchsichtigkeit gewonnen haben, wenn etwas mehr über die Verschiedenheit dieser Spielarten der Konzessionen gesagt und dabei auf die besondere Eigenart der deutschen Entwicklung hingewiesen worden wäre, die die sogenannten Konzessionsverträge als privatrechtliche Verträge auf dem Privateigentum der Kommunen an ihren Wegen aufgebaut hat (vgl. z. B. RG. v. 8. Juni 1915: Holdheims MSchr. 1916, 7). Es ist gerade eines der reizvollsten Momente der Entwicklung des Elektrizitätsrechts in Deutschland, daß das private Eigentum an den Wegen benutzt worden ist, um die Erfüllung wesentlicher öffentlicher Aufgaben hinsichtlich der Elektrizitätsversorgung zu ermöglichen. Insoweit können auch die Ausführungen über die Ansprüche wegen Rauchbelästigung auf S. 24 (Bd. I) für den mit der Materie nicht Vertrauten vielleicht Anlaß zu Mißverständnissen bieten. Die Konzession, auf Grund deren die Klage auf Einstellung des Betriebes eines Elektrizitätswerkes, von dem Rauchbelästigungen ausgehen, nach § 26 GewO. ausgeschlossen ist, ist lediglich die gewerbepolizeiliche Konzession für den Dampfkesselbetrieb und hat mit dem Bestand des Elektrizitätsunternehmens als solchem nichts zu tun. Die Verteilung von Elektrizität bedarf in Deutschland überhaupt keiner Konzessionierung im Sinne eines staatlichen Hoheitsaktes; lediglich für einzelne Elemente des Betriebes, z. B. die erwähnten Dampfkesselanlagen, kommen echte Konzessionen in Betracht. Ein Elektrizitätsunternehmen, das z. B. seinen Strom nicht selbst erzeugt, sondern von anderer Seite bezieht, unterliegt keinerlei behördlicher Konzessionierung. Der sogenannte Konzessionsvertrag eines Elektrizitätsunternehmers mit einer zu versorgenden Gemeinde ist in Deutschland ein rein privatrechtlicher Vertrag, durch den auf der einen Seite die Benutzung der öffentlichen Wege über den Gemeingebrauch hinaus, den der Eigentümer ja nicht zu dulden braucht, gestattet wird, wogegen auf der anderen Seite bestimmte Verpflichtungen übernommen werden. Die vorstehenden Ausführungen dienen lediglich dem Zweck, auch an dieser Stelle diese recht verwickelten Verhältnisse noch einmal klarzustellen, und sollen nicht etwa einen Vorwurf gegen den Verf. bedeuten, dem diese Dinge bei seiner Stellung mitten in der Praxis der Elektrizitätsversorgung selbstverständlich geläufig sind. Es kann aber gar nicht oft genug auf den grundlegenden Unterschied zwischen dem sogenannten Konzessionsvertrag in der Elektrizitätswirtschaft und echten staatshoheitlichen Konzessionen hingewiesen werden.

Gegen Ende der allgemeinen Einleitung (S. 33 f.) kommt der Verf. dann noch auf die große Verschiedenheit der für die Regelung der Elektrizitätsversorgung zuständigen Instanzen in den einzelnen Staaten zu sprechen. Er scheint dabei eine gewisse Zentralisierung für erwünscht zu halten, allerdings unter der von ihm ausdrücklich gemachten Voraussetzung, daß die Zentralstelle mit den richtigen Personen besetzt ist. Demgegenüber hat natürlich auch die in Deutschland durchgeführte Dezentralisation, die die Regelung in die Hände der einzelnen Gemeinden legt, große Vorteile: sie sichert denjenigen, die den Strom gebrauchen sollen, einen maßgebenden Einfluß auf die Art und Weise der Verteilung und gewährleistet dadurch den auch vom Verf. wiederholt als notwendig bezeichneten engen Kontakt zwischen Elektrizitätsunternehmer und Abnehmer.

Mit einer Reihe von Leitsätzen, in denen die Grundgedanken, die sich aus der Betrachtung der Materie ergeben, übersichtlich formuliert werden, schließt die allgemeine Einleitung, die eine ganz vorzügliche Einführung in die Probleme der Elektrizitätswirtschaft bietet. Es schließt sich dann in dem ersten Band noch eine Übersicht über die Elektrizitätsgesetzgebung Deutschlands an, deren Wert durch anschauliche Zeittafeln erhöht wird. In ähnlicher Weise wird bei allen anderen Staaten ein Überblick gegeben, so daß auch jeder, der nicht Zeit und Muße hat, die gesamten Gesetze zu studieren, sich über die Hauptzüge der Entwicklung leicht unterrichten kann.

Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich ist, hat der Verf. der deutschen Rechtsliteratur eine außerordentlich wertvolle Bereicherung geschenkt, die hoffentlich dazu beitragen wird, daß die Aufmerksamkeit weiterer juristischer Kreise auf das Elektrizitätsrecht gelenkt wird, das ja bisher immer noch etwas die Rolle eines Aschenbrödels in der deutschen Rechtskunde gespielt hat. Man wird dem Buch aber auch über die Grenzen Deutschlands hinaus einen großen Erfolg voraussagen können, und es wäre dem Verfasser zu wünschen, daß seine Anregung, das von ihm begonnene Werk bei einer zentralen Sammelstelle, etwa dem Völkerbund, dauernd auf dem laufenden zu halten, bald verwirklicht wird. Die vorliegende wissenschaftliche Arbeit eines Deutschen würde dann den Grundstein einer wertvollen internationalen Institution bilden.

RA. Dr. Fritz Rumpf, Berlin.

Heinrich Bueggeln: Die Entwicklung der öffentlichen Elektrizitätswirtschaft in Deutschland. Preis 7,50 ℳ.

Die Schrift bietet vieles Interessante. In acht Abschnitten werden behandelt:

Die öffentliche Elektrizitätswirtschaft von ihrem Anfang bis zum Jahre 1914. Die staatliche Mitwirkung an der Elektrizitätswirtschaft. Die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft in Württemberg bis zur Bildung von landwirtschaftlichen Überlandwerken. Strommessung und Stromtarifbildung. Weitere Entwicklung in Württemberg, Gründung von Gemeinde- und Bezirksverbänden. Elektrische Großwirtschaft mit staatlicher Beteiligung in Württemberg. Der gegenwärtige Stand der Großwirtschaft im Deutschen Reich. Ausblicke in die Zukunft.

Es wird jedoch nicht nur eine Geschichte der Elektrowirtschaft geboten, wobei der Verfasser insbes. auf die süddeutschen, insbes. württembergischen Verhältnisse eingeht, sondern auch auf mannigfache elektrotechnische und elektrowirtschaftliche Fragen eingegangen, so daß der Laie, für den das Buch bestimmt ist, die nötigen Kenntnisse hieraus entnehmen kann. So wird insbes. den Begriffen von erzeugtem Strom, Wirkstrom und Blindstrom Aufmerksamkeit geschenkt und auch versucht, dem Laien einen Begriff von dem schwierigen $\cos \varphi$ beizubringen. Interesse erweckt, wenn wir den unerhörten Aufstieg der Elektrowirtschaft, wie er sich von den ersten Anfängen vor etwa 50 Jahren an abgewickelt hat und den wir Älteren in den Hauptentwicklungsjahren miterlebt haben, wieder vor uns abrollt. Die Schrift ist für jeden lesenswert, der sich mit der Frage der Elektrowirtschaft befassen und über deren Grundzüge unterrichten will.

RA. Dr. Riccius, Berlin.

J. Rebicek, Olomouc (Tschechoslowakei): Esperanto-Übersetzung des „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" und des „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr".

Das Problem einer Kunstsprache als internationaler Rechtssprache ist in diesen Blättern von Weck behandelt worden (JW. 1929, 404). Weck kommt aus rein theoretischen Erwägungen zu dem Schluß, daß eine Kunstsprache für die Zwecke des internationalen Rechtsverkehrs ungeeignet sei.

Ich bin dieser These aus eigener Kenntnis der Welthilfssprache Esperanto entgegengetreten (JW. 1929, 408).

Dieser Widerstreit der Meinungen wird nicht durch theoretische Erörterungen gelöst werden, sondern nur durch praktische Versuche und Beweise.

Die vorliegende, für esperantokundige Eisenbahnbeamte und Juristen fertiggestellte Übersetzung der internationalen im Eisenbahnrecht ergangenen Übereinkommen liefert vollgültig den Beweis dafür, daß Esperanto nicht nur eine für den täglichen Gebrauch geeignete

Hilfssprache ist, sondern auch geeignet ist, dem Rechtsverkehr zu dienen. Gerade die gewählten Gesetze bieten dem Übersetzer besondere Schwierigkeiten, weil nicht nur die juristische Terminologie vollkommen beherrscht werden muß, sondern weil auch in den Gesetzen eine Fülle von Einzelbezeichnungen von Gütern enthalten ist, die mit absoluter Genauigkeit übertragen werden müssen. Diese Aufgabe hat der Verf. restlos gelöst. Jeder, der die Esperantosprache voll beherrscht, kann ohne jede Schwierigkeit den Inhalt des Gesetzes sich zu eigen machen. Vorläufig ist bei der noch verhältnismäßig geringen Ausbreitung des Esperanto die praktische Bedeutung des Werkes nicht übermäßig groß. Sie hat aber auch ihren Wert als propagandistisches Material, da derartige Arbeiten die teilweise recht törichten Einwendungen gegen den Gebrauch der Welthilfssprache schlagend widerlegen.

Bemerkt sei, daß die Terminologie im wesentlichen übereinstimmt mit den vom Unterzeichneten in einem juristischen Wörterbuch (Deutsch-Esperanto) niedergelegten Fachausdrücken. Dieses Wörterbuch soll demnächst im Druck erscheinen. Es soll den deutschen Juristen in die Lage versetzen, jeden beliebigen Esperantotext juristischer Natur in Esperanto zu übertragen.

RA. Dr. Liebeck, Berlin.

Ausland.

Die Vorschriften für das Kraftfahrwesen. Herausgegeben vom Bundesministerium für Handel und Verkehr (Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung). Nach dem Stande vom 1. August 1930. (Handausgabe österreichischer Gesetze und Verordnungen. Nr. 247.) X und 320 Seiten. Preis in Ganzleinen gebunden 10,25 S (inklusive Warenumsatzsteuer), 6,30 ℳ.

Bei dem regen Hin- und Herüber von Kraftfahrzeugen zwischen Deutschland und Österreich wird die vorliegende Wiedergabe des zur Zeit geltenden österreichischen zivil-, straf- und verwaltungsrechtlichen Inhalts in Reichsdeutschland vielen Juristen willkommen sein. Im wesentlichen werden nur die Texte der Rechtsquellen geboten, beim soeben (1. Juni 1930) in Kraft getretenen Kraftfahrgesetz z. B. aber auch aus der Regierungsvorlage entnommene Erläuterungen zum Abdruck gebracht. Manche Bestimmung der österreichischen Gesetzgebung empfiehlt sich auch zur Nachahmung in Deutschland, so die gesetzliche Verpflichtung, für jedes zugelassene Kraftfahrzeug eine Haftpflichtversicherung einzugehen.

D. S.

Dr. Georg Kaisenberg: Die Wahl zum Reichstag. Führer für die Reichstagswahlen. 4. Aufl. Berlin 1930. Otto Stolberg. VIII und 163 Seiten. Preis 4 ℳ.

Die neue Auflage des Wahlführers berücksichtigt die neueste Rechtsprechung der Wahlgerichte des Reichs und der Länder. Die Ausführungen des anerkannten Fachmanns auf dem Gebiet des Wahlrechts werden den zahlreichen Ehrenbeamten, die bei der Reichstagswahl beteiligt sind, gute Dienste leisten.

D. S.

Jahrbuch für Sozialpolitik 1930. Herausgegeben vom Staatssekretär des Reichsarbeitsministeriums Dr. **Geib**, redigiert von Regierungsrat Dr. **B. Raucker**. Leipzig 1930. Helingsche Verlagsanstalt. 8°. 251 S. Preis 7,50 ℳ.

Der Titel des hier anzuzeigenden Buches erweckt bei dem großen Kreis der sozialpolitisch Interessierten die angenehme Vorstellung von einer Materialsammlung über sozialpolitische Tatbestände, die man sich heute aus dem „Reichsarbeitsblatt“, „Wirtschaft und Statistik“, „Internationale Rundschau der Arbeit“ und ähnlichen Publikationen zusammentragen muß. Leider ist diese Vorstellung aber falsch: Der Titel deckt anderes sozialpolitisches Gut! Die Herausgeber mitgerechnet äußern sich in dem Bande von nicht ganz 250 Textseiten nicht weniger als 42 Autoren über Einzelfragen der Sozialpolitik. Einzelne, lediglich berichtende Themen, erfordern aus rein technischen Gründen einen größeren Raum, so etwa die Darstellung der wirtschaftlichen Arbeitgeber- und -nehmervereinigungen, die ein so berufener Beurteiler wie Potthoff auf 10 Seiten behandelt. Das ist aber der umfangreichste Beitrag, der indessen aus Raumgründen jedes Eingehen auf Einzelfragen, die insbes. den Juristen und Volkswirt interessieren könnten, unterlassen muß. Für eine Darlegung des gegenwärtigen Standes des Arbeitsgesetzgebungswerkes stehen Herrn Dr. Sitzler 250 Zeilen zur Verfügung. Ähnlich geht es Sinzheimer, der die Bedeutung der Gewerkschaften im neuen Arbeitsrecht auf ein paar Blättern behandeln muß, Oegg, der über die Rspr. des RArbG. auf sechs Seiten berichtet, Dersch, der gar nur die Hälfte des Raumes dazu verwenden kann, um die Rspr. in der Arbeitslosenversicherung zu würdigen. Sicherlich hängt die Qualität literarischer Arbeiten nicht nur von ihrem Umfange ab; aber so umfangreiche Stoffgebiete, wie die hier erwähnten, können unmöglich mit der Gründlichkeit auf einem so beschränkten Raum behandelt werden, die die Ausführungen für den Fachmann wertvoll machen.

In dem Buche kommen durchweg Autoren zum Worte, deren Qualifikation für die Behandlung des ihnen zugeteilten Spezialgebietes unbestreitbar ist. Da sie allen sozialpolitischen „Richtungen“ und interessenbedingten Kreisen angehören, findet man natürlich divergierende Auffassungen. Aber das erhöht den Wert der Zusammenstellung, die jeder mit Nutzen in die Hand nehmen wird, den es nach einem Einblick in die Problematik und Mannigfaltigkeit der Sozialpolitik gelüstet. Sozialpolitische Fachmänner im wirklichen Sinne dieses Wortes werden aber kaum für ihr Spezialgebiet in dem Buche Neues finden; ihnen muß der allgemeine Überblick, den die verschiedenen Abhandlungen ermöglichen, genügen. Ein Eingehen auf die einzelnen Arbeiten kann daher an dieser Stelle unterbleiben.

Prof. Dr. August Müller, Berlin.

Rechtsprechung.

A. Ordentliche Gerichte.

Reichsgericht.

a) Zivilsachen.

Berichtet von den Rechtsanwälten beim Reichsgericht Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Dr. Kurlbaum, Justizrat Dr. Schrömbgens und Rechtsanwalt Huber.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckt. — † Anmerkung.]

1. Kraftfahrzeugrecht.

1. §§ 7 Abs. 2, 18 KraftfG.; Art. 131 RVerf.

1. Ein Kraftfahrer, der mit der Möglichkeit zu rechnen hat, daß ein entgegenkommendes Kraftfahrzeug nicht abblendet, muß so langsam fahren, daß er sofort halten kann.

2. Ein Fußgänger, der in dunkler Nacht bei starkem Verkehr an einem von der Fahrbahn nicht abgegrenzten Fußweg gelegentlich auf die Fahrbahn übertritt, handelt damit nicht schuldhaft.

3. Ein Reichswehrsoldat, der Offiziere dienstlich nach beendeter Übung im Kraftwagen fährt, handelt in Ausübung öffentlicher Gewalt.

4. Art. 131 RVerf. ist auch anwendbar, wenn das Verschulden des Beamten auf der Vermutung des § 18 KraftfG. beruht.†)

Ein Personenkraftwagen der Reichswehr, geführt von dem Obergefreiten S. hatte den B. angefahren und tödlich verletzt. Die Schadensklage der Hinterbliebenen des B. gegen den Reichsfiskus (Bekl. zu 1) und den S. (Bekl. zu 2) hatte in der VorInst. Erfolg mit der Maßgabe, daß die Haftung

---

Zu 1. Der Entsch. ist durchweg beizutreten. Die Annahme der Verpflichtung zum Anhalten oder doch äußerst vorsichtigen Fahren bei auch nur drohender Blendung durch fremde Scheinwerfer entspricht ständiger Rspr.: RGWarn. 1919, 189 Nr. 121; JW. 1927, 3053; insbes. aber Recht 1930 Nr. 926; BayObLG. 27, 51; OLG. Dresden: LZ. 1928, 1645; vgl. auch BayObLG. 28, 238 = JW. 1929, 2059; 28, 191 = DRZ. 1929 Nr. 217; 29, 26 = JW. 1929, 2060. Darüber, daß die Rente den Hinterbliebenen immer nur für die mutmaßliche Lebenszeit des Getöteten und nicht für die eigene zugebilligt werden kann, vgl. RG.: JurRdsch. 1927 Nr. 1420. Die Ausführungen über die Staatshaftung an Stelle des schuldigen Beamten entsprechen gleichfalls bekannter Rspr. (Näheres s. Anschütz, RVerf., 11. Aufl., zu Art. 131).

OStA. Dittmann, München.

der Bekl. sich nach den §§ 10 und 12 Ziff. 1 KraftfG. bestimme. Die Rev. des Bekl. zu 1 blieb abgesehen von der aus der Begründung ersichtlichen Maßgabe ohne Erfolg, dagegen wurde die Klage gegen den Bekl. zu 2 abgewiesen.

Das BG. gründet seine Entsch. im wesentlichen auf folgende Feststellungen und Erwägungen: Der Kraftwagen sei in dem angemessenen Abstand von mindestens 1 m von dem rechtsseitigen etwa 1 m breiten Fußweg gefahren, auf dem die drei Begleiter des B. hintereinander gingen, während der B. neben dem letzten seiner Begleiter auf der Fahrstraße ging. Der Kraftwagen sei beleuchtet gewesen und habe nur mit Rücksicht auf einen ihm entgegenkommenden Motorradfahrer seine Laternen stark abgeblendet. Seine Stundengeschwindigkeit habe etwa 30 km betragen. Als der Motorradfahrer den Bekl. zu 2 geblendet habe, habe dieser abgestoppt und den Wagen auch auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht. Ein Verschulden des Bekl. zu 2 nach § 823 BGB. sei daher nicht bewiesen. Indessen habe der Bekl. zu 1 nicht zu beweisen vermocht, daß der Bekl. zu 2 jede nach den Umständen des Falles erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Die Blendwirkung des Motorrades, auf die der Bekl. zu 2 sich zu seiner Rechtfertigung berufe, könne bei der allmählichen Annäherung des Motorrades nicht völlig überraschend eingetreten sein. Der Bekl. zu 2 habe damit rechnen müssen, daß der Motorradfahrer, wie viele andere der damals ihm entgegenkommenden Kraftfahrzeugführer, die Abblendung seines Lichtes unterlassen werde. Er habe daher als vorsichtiger und überlegender Fahrer, noch ehe die volle Blendwirkung eingetreten sei, so langsam fahren müssen, daß er sofort habe halten können. Das aber habe er unterlassen. Erst als das Motorrad so weit herangekommen sei, daß er infolge der vollständigen Blendung durch dessen starken Scheinwerfer jedes Sehvermögen verloren habe, habe er seinen Wagen auf eine Geschwindigkeit von etwa 15 km abgestoppt. Er sei also noch eine Strecke weiter gefahren, obwohl er wegen der Blendung die Straße nicht mehr habe übersehen können, und habe erst dann, als B. und dessen Begleiter plötzlich aufgetaucht seien, seinen Wagen auf halt gestoppt. Zum mindesten hätte er, als er infolge der Blendung die Straße nicht mehr habe übersehen können, durch Warnungssignale auf die Annäherung seines Wagens aufmerksam machen müssen. Bei den hohen Anforderungen, die an die Sorgfalt und Geistesgegenwart eines Kraftfahrzeugführers zu stellen seien, habe daher auch der Bekl. zu 2 den ihm nach § 18 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. obliegenden Entlastungsbeweis nicht geführt. Wäre der Unfall allerdings vermieden worden, wenn der Verunglückte sich auf dem Fußweg gehalten hätte, so gereiche ihm doch sein Verhalten nicht zum Verschulden. Denn in der sehr dunklen Nacht und bei der Beunruhigung durch den starken Kraftfahrzeugverkehr sei ein gelegentliches Abweichen der Fußgänger von dem sehr schmalen, von der Fahrstraße nicht irgendwie erkennbar sich abhebenden Fußweg trotz ihres Bemühens, sich scharf rechts zu halten, nicht zu vermeiden gewesen.

1. Die Rev. des Bekl. zu 1 wendet ein, das BG. habe zu Unrecht den ihm nach § 7 Abs. 2 KraftfG. obliegenden Entlastungsbeweis nicht als geführt erachtet, und meint, es sei nicht zu erwarten gewesen, daß der Bekl. zu 2 bei der großen Zahl der an jenem Abend an ihm vorbeifahrenden Kraftwagen seine Fahrgeschwindigkeit bis auf die Möglichkeit sofortigen Haltens herabminderte oder fortwährend Warnungssignale abgab. Zu Unrecht sei auch ein Selbstverschulden des Verunglückten verneint worden; dieser habe jedes Abkommen vom Fußweg vermeiden müssen.

Diese Beanstandungen des BU. sind nicht als gerechtfertigt anzuerkennen. War die Sicht auf der Straße neben der großen Dunkelheit durch die Blendwirkung der zahlreichen entgegenkommenden Kraftfahrzeuge so erschwert, daß der Bekl. zu 2 nicht imstande war, die vor seinem Kraftwagen befindlichen Personen zu erkennen, so ist eine Überspannung der von ihm zu fordernden Sorgfaltspflicht in der Auffassung des BG. nicht zu erblicken, daß er in Voraussicht der starken Blendwirkung des Motorrades schon bei dessen erster Wahrnehmung seine Fahrgeschwindigkeit bis auf die Möglichkeit, seinen Wagen sofort zum Halten zu bringen, habe herabmindern müssen (vgl. RG. 128, 156). Gegenüber der schweren Gefährdung, die durch ein Fahren auf einer infolge der Blendung nicht zu übersehenden Bahn dem Verkehr drohte, hatte das Bestreben des Führers, vorwärts zu kommen, zurückzutreten. Zutreffend hält das BG. es daher für nicht vereinbar mit den Pflichten eines vorsichtigen Kraftfahrzeugführers, wenn der Bekl. zu 2 seinen Wagen mit einer Geschwindigkeit von noch 15 km weiter fahren ließ, obwohl er sich sagen mußte, daß er wegen der von dem Motorrad ausgehenden, mit zunehmender Annäherung sich mehr und mehr steigernden Blendwirkung Personen und Gegenstände auf der vor ihm liegenden Fahrbahn schließlich nicht mehr erkennen würde. Es ist auch nicht abzusehen, inwiefern von dem Bekl. zu 2 nicht zu erwarten gewesen wäre, bei der schwierigen Lage, in die er in der Führung des Wagens durch die Blendung geriet, durch Abgabe von Warnungszeichen auf die Annäherung seines Wagens aufmerksam zu machen. War andererseits der schmale, nur von einer Einzelperson zu beschreitende Fußweg in keiner Weise von der Fahrbahn abgegrenzt, so sind auch gegen die Auffassung des BG. keine Rechtsbedenken zu erheben, daß bei der herrschenden Dunkelheit und der durch den starken Straßenverkehr herbeigeführten Beunruhigung ein gelegentliches Übertreten vom Fußweg auf die Fahrbahn dem Verunglückten, der obendrein bemüht war, seinen bejahrten Begleiter vor dem Abweichen vom Fußweg zu bewahren, nicht als Verschulden anzurechnen sei.

Die Rev. des Bekl. zu 1 war daher als unbegründet zurückzuweisen. Da indessen nach ständiger Rspr. des RG. die Entscheidung, für welche Zeit eine Rente auf Grund § 10 Abs. 2 KraftfG. gefordert werden kann, grundsätzlich in das Verfahren über den Grund des Anspruchs gehört (RG. 64, 33; JW. 1908, 9 [9]) und ein diesbezüglicher Vorbehalt für das Betragsverfahren aus den Entscheidungsgründen des BU. nicht ersichtlich ist (JW. 1908, 109 [7]; 1909, 225 [21]; 1911, 445 [7]; Warn. 1914 Nr. 32), so hatte die Zurückweisung mit dementsprechender Maßgabe zu erfolgen. Im Betragsverfahren wird daher der Rentenanspruch der Kl. nach der Lebensdauer, die der Getötete ohne den Unfall mutmaßlich erreicht haben würde, zeitlich zu begrenzen sein, soweit sich diese Begrenzung für die Kl. zu 2a und b nicht schon aus ihrer eigenen voraussichtlich zu erreichenden Erwerbsfähigkeit ergibt.

2. Die Rev. des Bekl. zu 2 macht zutreffend geltend, daß im Hinblick auf Art. 131 RVerf. eine Haftung für ihn nicht in Frage komme. Wie die vorgetragenen Protokolle über die Vernehmungen der Zeugen ergeben, übrigens auch unstreitig ist, führte der Bekl. zu 2, der als Obergefreiter bei einer Kraftfahrabteilung des Reichsheeres mit dem von ihm gesteuerten Personenkraftwagen des Reichsheeres für die Dauer der damals abgehaltenen Manöver zum Stab einer Division kommandiert war, die in Rede stehende Fahrt auf dienstlichen Befehl aus, indem er nach beendigter Übung den Kommandeur dieser Division und die in seiner Begleitung befindlichen Offiziere aus dem Manövergelände nach N. fuhr. Er handelte daher in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt. Kommt zwar ein dem Bekl. zu 2 nach § 839 BGB. nachgewiesenes Verschulden nicht in Frage, so ist doch auch dann, wenn das Verschulden des Beamten auf der gesetzlichen Vermutung des § 18 KraftfG. beruht, die Anwendbarkeit des Art. 131 RVerf. gegeben, der eine schuldhafte Dienstpflichtverletzung des Beamten, im vorliegenden Falle eines Reichswehrsoldaten (vgl. RG. 108, 387), und die daraus entstehende gesetzliche Schadensersatzpflicht des Reiches voraussetzt (RG. 125, 98 [1])). Die Klage gegen den Bekl. zu 2 war daher nach § 565 Abs. 3 Ziff. 1 ZPO. abzuweisen.

(U. v. 26. Juni 1930; 656/29 VI. — Naumburg.) [H.]

**2. §§ 7, 8 KraftfG. Aufhebung wegen lückenhafter Begründung. †)

Am 13. Okt. 1926 zwischen 19 und 20 Uhr fuhr der Kl. auf seinem Kraftrad, auf dessen Rücksitz der Zeuge v. H. saß, die im Eigentum der Bekl. zu 1 stehende Provinzialchaussee C.—H. entlang, und zwar in der Richtung von We. nach Wi. Dort führte zwischen den Kilometersteinen 72,9 und

---

[1]) JW. 1929, 3151.

Zu 2. Das sehr ausführliche Urteil ist von allgemeiner Bedeutung nur insofern, als es ein Schlaglicht auf einen der Hauptgründe für die vielfach be-

72,5 die Bekl. zu 2 im Auftrage der Bekl. zu 1 Straßenbauarbeiten aus. Bei dem ersteren Kilometerstein stand auf der Grenze zwischen dem Fußweg und der gepflasterten Fahrbahn, von der Fahrtrichtung des Kl. aus gesehen, zunächst ein Wasserwagen, der quer gestellt war, und zwar so, daß er ein beträchtliches Stück der Fahrstraße versperrte; hinter dem Wasserwagen stand der Wohnwagen des Unternehmers und hinter diesem ein weiterer Wohnwagen. Auf der linken Straßenseite befindet sich der Sommerweg. Ein Sperrbock stand, vom Kl. aus gesehen, an jenem Abend nicht vor, sondern hinter den Wagen. Als der Kl. sich dieser Stelle näherte, kam ihm aus der entgegengesetzten Richtung auf dem Sommerwege ein Lastkraftwagen der Bekl. zu 3 entgegen, und zwar mit unabgeblendeten Scheinwerfern. Zwar hatte der Kl., der bereits am selben Tage nachmittags die Strecke in umgekehrter Richtung befahren hatte, schon vorher einen aus dem Wohnwagen des Unternehmers dringenden Lichtschimmer wahrgenommen. Gleichwohl fuhr er auf den Wasserwagen auf und zog sich bei dem Sturz von dem Kraftrad Verletzungen und Sachschaden zu.

Der Kl. nimmt die Bekl. als Gesamtschuldner auf Ersatz des ihm erwachsenen Schadens in Anspruch. Zur Begründung macht er geltend, daß die Bekl. zu 1 keinerlei Warnungstafeln oder Sperrböcke, die überdies zur Zeit der Dunkelheit hätten beleuchtet werden müssen, aufgestellt habe. Das Verschulden der Bekl. zu 2 ferner bestehe darin, daß sie den Wasserwagen auf die Fahrbahn der Landstraße gestellt habe, ohne dieses Hindernis durch vorschriftsmäßige Beleuchtung kenntlich zu machen. Die Haftung der Bekl. zu 3 endlich ergebe sich daraus, daß ihr Kraftwagen mit nicht abgeblendeten grellen Scheinwerfern gefahren sei, so daß der Kl. geblendet worden sei und den Wasserwagen nicht habe sehen können.

Die Bekl. haben eigenes Verschulden des Kl. eingewendet, da dieser von dem Vorhandensein der Hindernisse Kenntnis gehabt habe. Die Bekl. zu 1 hat ferner geltend gemacht, daß sie bei der Auswahl der Bekl. zu 2, einer bewährten Firma, die nötige Sorgfalt angewendet habe; der Chausseewärter, dessen Aufgabe die Anbringung der Lampen gewesen sei, sei plötzlich krank geworden und habe daher den Zeugen A. mit dieser Aufgabe betraut; aus der geöffneten Tür des Wohnwagens des Unternehmers sei ein Lichtkegel über den davorstehenden Wasserwagen hinweg nach der Richtung geworfen worden, aus der der Kl. gekommen sei. Diesen letzten Einwand hat auch die Bekl. zu 2 erhoben; zur Vornahme von Absperrmaßnahmen sei diese Bekl. nicht verpflichtet gewesen; der Unfall sei darauf zurückzuführen, daß der Kl. durch die Scheinwerfer des Lastkraftwagens geblendet und zu schnell gefahren sei. Die Bekl. zu 3 stellt ihre Haftung auf Grund des KraftfG. in Abrede, da ihr Wagen eine Geschwindigkeit von 20 km je Stunde nicht überschreiten könne; eine Abblendung der Scheinwerfer sei während der Fahrt auf dem schlechten Sommerwege untunlich gewesen; der Lichtkegel der Scheinwerfer habe überdies den Kl. gar nicht treffen können; der Kl. sei verpflichtet gewesen, sein Fahrzeug zum Halten zu bringen.

Das LG. hat die Klage abgewiesen, und zwar den Bekl. zu 1 und 2 gegenüber deshalb, weil der Kl. den unbeleuchteten Wasserwagen wahrgenommen haben würde, wenn er nicht durch die Scheinwerfer des Lastkraftwagens geblendet worden wäre, und der Bekl. zu 3 gegenüber deshalb, weil der Unfall in jedem Fall durch das eigene Verschulden des Kl., der hätte anhalten müssen, herbeigeführt worden sei. Dagegen hat das OLG. den Leistungsanspruch des Kl. dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und seinem Feststellungsbegehren willfahrt, beides jedoch den Bekl. zu 1 und 2 gegenüber nur zu je zwei Dritteln.

Allen drei Rechtsmitteln konnte der Erfolg nicht versagt werden, und zwar in der Hauptsache deswegen, weil die Begründung des angefochtenen Urteils in dieser keineswegs einfach liegenden Sache derartig lückenhaft ist, daß zum mindesten mit der Möglichkeit von Rechtsirrtümern gerechnet werden muß (§ 550 ZPO.); die bisherige Begründung läßt nicht rechtlich einwandfrei erkennen, welche der Bekl. dem Kl. für den diesem erwachsenen Schaden aufzukommen haben und in welchem Umfange dies zu geschehen hat. Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

A. Zur Revision der Beklagten zu 3.

1. Diese Rev. führt in erster Linie darüber Beschwerde, daß der BerR. den § 7 KraftfG. als Haftungsgrund angenommen habe, obwohl der Lastkraftwagen der Bekl. zu 3 dem § 8 Ziff. 2 KraftfG. unterfalle. Diese Rüge geht fehl. (Wird ausgeführt.)

2. Sodann wendet sich die Rev. gegen die Anwendung der §§ 823 ff. BGB. durch das BG. Die Frage, ob die Bekl. zu 3 den in § 831 BGB. nachgelassenen Entlastungsbeweis betreffend Auswahl des Kraftwagenführers Br. geführt habe, hat das angefochtene Urteil offengelassen, dagegen entgegen der Annahme der Rev. nicht als dargetan erachtet, daß die Bekl. ihrer Pflicht zur allgemeinen Überwachung des Br. genügt habe. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe versagen. (Wird näher dargelegt.)

3. Weiter rügt die Rev. Verletzung des § 17 Abs. 3 KraftfVerkVO. in der zur Zeit des Unfalls geltenden Fassung v. 5. Dez. 1925/28. Juli 1926 (RGBl. I, 439/425). Diese Rüge ist, wenn auch keineswegs in allen Einzelheiten, so doch im Ergebnis begründet. Der § 17 Abs. 3 schreibt zwingend vor, daß stark wirkende Scheinwerfer innerhalb beleuchteter Ortsteile, ausgenommen bei starkem Nebel, abgeblendet werden müssen, und ferner da, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, insbes. beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen (gleichlautend die jetzige Fassung der KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 [RGBl. I, 91]). Daß der Wagen der Bekl. zu 3 mit stark wirkenden Scheinwerfern versehen war, stellt der BerR. fest. Da Br. um die Unfallzeit außerhalb beleuchteter Ortsteile fuhr, so durfte er an sich mit ungeblendeten Scheinwerfern fahren. Er mußte jedoch — und zwar schlechthin — abblenden, sobald die Sicherheit des Verkehrs dies erforderte. Diese Pflicht wurde dadurch nicht beseitigt, daß, wie die Bekl. zu 3 behauptet hat, dunstiges Wetter herrschte und der Sommerweg schlecht war. Ein näheres Eingehen hierauf erübrigt sich; denn das angefochtene Urteil stellt ohne Rechtsirrtum fest, daß Br. auch mit abgeblendeten Scheinwerfern sicher hätte fahren können, zumal wenn er seine Fahrgeschwindigkeit entsprechend mäßigte. Es kann daher auch auf sich beruhen, ob, wie die Bekl. zu 1 behauptet hat, das Befahren der Chaussee für Lastkraftwagen mit 1,5 t Gesamtgewicht damals an der Unfallstelle überhaupt verboten war. Auch darin kann entgegen der Ansicht der Rev. kein Rechtsverstoß erblickt werden, daß der BerR. eine Verpflichtung des Br. zum Abblenden angenommen hat, obwohl er noch 100—150 m, wie die Bekl. zu 3 behauptet hat, vom Kl. entfernt war; denn der Zweck des § 17 Abs. 3 KraftfVerkVO. geht dahin, es zu verhindern, daß andere Wegebenutzer durch das grelle Licht der Scheinwerfer geblendet und dadurch unsicher werden und daß auf diese Weise Unglücksfälle entstehen (vgl. RGUrt. v. 7. Nov. 1929, VI 58/29). Dieser Zweck der VO. kann nur erreicht werden, wenn die Abblendung zu dem Zeitpunkt vorgenommen wird, in welchem der andere Wegebenutzer in den Lichtkegel der Scheinwerfer gelangt. Wann dies der Fall ist, hängt von den Umständen ab und ist daher Sache der tatsächlichen Feststellung, die hier vom BG. dahin getroffen ist, daß der Kl. geblendet worden ist. Mit Recht vermißt jedoch die Rev. eine Feststellung dahin, daß Br. den Kl. schon vor dem Unfall bemerkt hat oder ihn bei gehöriger Aufmerksamkeit, wie sie die Führung eines Kraftfahrzeugs, insbes. bei Dunkel-

---

klagte Überlastung des höchsten Gerichtshofs wirft: auf die oft unzulängliche Würdigung des Sachverhalts durch das BG., welche durch die Verkleinerung der OLGSenate und die dadurch bedingte Überlastung der Mitglieder des Senats hervorgerufen wird.

Den materiellrechtlichen Ausführungen, die im Einklange mit der bisherigen Rspr. stehen, ist beizutreten. Insbes. gilt dies von den Ausführungen der Entsch. über die Sorgfaltspflicht einerseits der Provinz (hinsichtlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Chausseen) und des Straßenbauunternehmers (bei der Vornahme von Straßenausbesserungsarbeiten), andererseits der Straßenbenutzer.

Erfreulich ist, mit welcher Entschiedenheit das Urteil hervorhebt, die Bemerkung, daß die Zweitbekl. den Unglücksfall „verursacht" habe und daß ein Verschulden des Kl. bei der Entstehung des Schadens „mitgewirkt" habe, stelle keine tatsächliche Feststellung dar.

PrivDoz. LR. Dr. Rühl, Berlin.

heit, erfordert, und wie sie der § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. dem Kraftfahrzeugführer zur besonderen Pflicht macht, hätte bemerken müssen; die Bekl. zu 3 hatte im Schriftsatz vom 8. April 1929 (Bl. 223—226) behauptet, Br. habe den Kl. gar nicht sehen können, weil dieser durch die drei Wagen verdeckt gewesen sei. Darauf, daß Br. vielleicht deshalb schon zur Abblendung verpflichtet gewesen wäre, weil etwa die noch bei der Arbeit befindliche Straßenwalze ein Abblenden zur Sicherheit des Verkehrs erfordert hätte, kann in der RevInst. nicht eingegangen werden. Denn der Vorderrichter hat zu den diesbezüglichen Aussagen der Zeugen B., Rudolf W. und Christoph W. keine Stellung genommen.

4. Begründet ist endlich auch die Revisionsrüge, welche die Beurteilung des Verhaltens des Kl. gemäß § 254 BGB. durch das OLG. beanstandet. In dieser Beziehung hat das angefochtene Urteil im Verhältnis zu der Bekl. zu 3 folgendes ausgeführt. Der Kl. habe seine Geschwindigkeit herabgesetzt. Aus Anlaß der Blendwirkung habe für ihn keine Verpflichtung zum Anhalten bestanden. Das Urteil des RG. v. 16. Nov. 1928: VerkRdsch. 7, 532 stelle nicht den Grundsatz auf, daß der durch die Scheinwerfer eines entgegenkommenden Kraftwagens geblendete Kraftwagenführer stets anhalten müsse, sondern verlange entweder Verringerung der Geschwindigkeit oder, wenn die Sachlage es erfordere, Anhalten. Daß der Kl. im vorliegenden Falle hätte anhalten müssen, sei nicht dargetan. In bezug auf das Verhältnis zwischen dem Kl. und der Bekl. zu 3 sei die alleinige Ursache des Unfalls das Nichtabblenden der Scheinwerfer des Lastkraftwagens. Wäre abgeblendet worden, so wäre der Zusammenstoß des Kl. mit dem Wasserwagen überhaupt nicht erfolgt. Er wäre also auch nicht vermieden, wenn der Kl. seine Geschwindigkeit noch mehr herabgesetzt hätte.

Dagegen hat der BerR. die teilweise Abweisung der Klage gegenüber den Bekl. zu 1 und 2 folgendermaßen gerechtfertigt. Bis zu einem gewissen Grade sei der Einwand eigenen Verschuldens des Kl. begründet. Der Kl. habe zugegeben, daß er vor dem Unfall den aus dem Wohnwagen kommenden Lichtschimmer gesehen habe. Er habe sich zum mindesten sagen müssen, daß sich vor ihm ein Hindernis befinde, so daß verschärfte Aufmerksamkeit geboten gewesen sei. Allerdings habe er seine Geschwindigkeit auf etwa 20 km herabgemindert. Er hätte aber seine Fahrgeschwindigkeit noch weiter herabsetzen sollen. In seinem Verhalten liege ein Verschulden, das bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt habe.

In den ersteren Ausführungen gibt die nicht näher begründete Annahme des Vorderrichters, eine Pflicht des Kl. zum Anhalten sei nicht dargetan, nach dem festgestellten Sachverhalt zu rechtlichen Bedenken sowohl aus § 276 BGB., wie auch aus § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. Anlaß. Dem Kl. war schon von seiner Hinfahrt bekannt, daß in jener Gegend Straßenbauarbeiten vorgenommen wurden; den aus dem Wohnwagen des Unternehmers dringenden Lichtschimmer hatte er wahrgenommen, und es war ihm dadurch in Erinnerung gebracht, daß vor ihm Fahrthindernisse sich befanden; durch die Scheinwerfer des Lastkraftwagens war er geblendet. Schon von einem Fußgänger, um so mehr aber von einem Kraftfahrzeugführer, und zwar nicht nur zu seiner eigenen Sicherheit, sondern auch zur Vermeidung der Gefährdung etwaiger anderer vor ihm befindlicher und ebenfalls geblendeter Wegebenutzer, muß unter solchen Umständen ein Anhalten so lange gefordert werden, bis mit dem Aufhören der Blendwirkung der Überblick über die Fahrbahn frei geworden ist. Wenn der Kl. gleichwohl weitergefahren ist, so ist hierin, sofern nicht anderweite, bisher nicht einmal behauptete Umstände, eine abweichende Beurteilung rechtfertigen, ein Verschulden zu finden.

Wollte man aber der Ansicht sein, daß der Kl. hätte weiterfahren dürfen, so hat das OLG. in den letzteren oben mitgeteilten Ausführungen eine Verletzung der Verkehrssorgfaltspflicht (vgl. überdies § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.) zutreffend darin erblickt, daß der Kl. seine Fahrgeschwindigkeit nur auf 20 km herabgesetzt hat; es bedarf daher auch hier keines Eingehens auf die Behauptung der Bekl. zu 1, daß durch Polizeiverordnung das Befahren der Baustelle im Schritt und mit Vorsicht angeordnet war (vgl. hierzu § 23 [jetzt § 30] Abs. 1, 3 KraftfVerkVO.). Dieses Verschulden des Kl. hat der Vorderrichter im Verhältnis zu den Bekl. zu 1 und 2 als für den Unfall mitursächlich erachtet. Dann aber ist nicht ohne weiteres abzusehen, weshalb nicht das gleiche, worauf die Rev. mit Grund hinweist, auch im Verhältnis zur Bekl. zu 3 gelten soll. Zum mindesten wäre zu prüfen gewesen, ob denn bei Herabsetzung der Geschwindigkeit auf das im § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. vorgeschriebene Maß der Anprall des Kl. an den Wasserwagen mit der gleichen Wucht wie bei einer Geschwindigkeit von 20 km erfolgt sein würde und die gleichen schweren Folgen für den Kl. gehabt hätte.

5. Sollte das BG. auf Grund der erneuten Verhandlung zu der Annahme eines für den Schaden des Kl. mitursächlichen Verschuldens desselben kommen, so würde bei der Verteilung des Schadens im Verhältnis zur Bekl. zu 3 § 17 Abs. 1 Satz 2 KraftfG. zu beachten sein.

B. Zur Revision der Beklagten zu 2.

1. Diese Rev. rügt zunächst Verletzung der — materiellrechtlichen — Grundsätze über den ursächlichen Zusammenhang, indem sie folgendes geltend macht. Das LG. habe festgestellt, daß infolge der Blendwirkung der Scheinwerfer des Lastkraftwagens der Kl. den Wasserwagen auch dann nicht gesehen haben würde, wenn dieser vorschriftsmäßig beleuchtet gewesen wäre. Das OLG. habe eine gegenteilige Feststellung nicht getroffen, sondern die Bekl. zu 2 ohne weiteres deshalb für haftbar erachtet, weil sie ihrer Beleuchtungspflicht nicht nachgekommen sei. Bei Zugrundelegung der landgerichtlichen Feststellung ergebe sich, daß es gleichgültig gewesen wäre, ob der Wasserwagen beleuchtet oder unbeleuchtet gewesen sei; der Kl. hätte ihn in keinem Falle gesehen. Jene Unterlassung der Bekl. zu 2 habe daher den Unfall nicht bewirkt.

Das angefochtene Urteil hat ohne Rechtsirrtum die Beleuchtungspflicht der Bekl. zu 2 aus einer irrevisiblen (§ 549 ZPO.) Polizeiverordnung und ihre Schadensersatzpflicht aus § 823 Abs. 2 BGB. hergeleitet, sich aber zur Frage des ursächlichen Zusammenhangs auf die Bemerkung beschränkt, die Bekl. zu 2 habe insofern den Unglücksfall schuldhaft verursacht, als sie den Wasserwagen unbeleuchtet auf der Landstraße habe stehen lassen.

Die erhobene Revisionsrüge muß deswegen zur Aufhebung des Urteils führen, weil nach Lage der Sache mit der Möglichkeit eines sachlich-rechtlichen Irrtums des BG. zu rechnen ist. In Frage stand nicht nur der Haupteinwand dieser Bekl., und zwar derjenige, der das LG. zur Klageabweisung der Bekl. zu 2 gegenüber veranlaßt hatte, sondern das BU. weist an anderer Stelle auch selbst darauf hin, daß, wenn die Scheinwerfer des Lastkraftwagens abgeblendet worden wären, der Zusammenstoß überhaupt nicht erfolgt sein würde. Gewiß war es trotz letzterer Feststellung rechtlich möglich, auch die Bekl. zu 2 für den Schaden des Kl. verantwortlich zu machen, nämlich dann, wenn diese Bekl. durch die unterlassene Beleuchtung des Wasserwagens eine der Ursachen für den Unfall gesetzt hat. Aber eine solche Annahme hätte der näheren Darlegung bedurft, die durch die Bemerkung, die Bekl. zu 2 habe den Unglücksfall „verursacht", nicht ersetzt werden kann.

2. Ferner bittet die Rev. um Nachprüfung der vom LG. vertretenen Auffassung, daß den Kl. überwiegendes Verschulden (§ 254 BGB.) treffe. Im Ergebnis ist auch dieser Angriff gerechtfertigt. Denn das OLG. hat nur das beiderseitige Verschulden, nicht aber auch das Maß der beiderseitigen Verursachung, wie dies der § 254 BGB. vorschreibt, gegeneinander abgewogen; es könnte ferner aber vor allem die Abwägung zu einem der Bekl. zu 2 günstigeren Ergebnis vielleicht dann führen, wenn der Kl. nicht nur zu langsamerem Fahren, sondern zum Anhalten verpflichtet gewesen sein sollte, wie dies unter A 4 ausgeführt ist.

C. Zur Revision der Beklagten zu 1.

Das OLG. geht davon aus, daß die Bekl. zu 1 verpflichtet sei, für den verkehrssicheren Zustand ihrer dem öffentlichen Verkehr übergebenen Chausseen entsprechend der Zweckbestimmung derselben zu sorgen, und daß diese, wenn auch auf öffentlichem Recht beruhende, Unterhaltungspflicht

eine privatrechtliche Haftung begründe. Dieser Ausgangspunkt ist zutreffend (RG. 91, 275: RGUrt. v. 13. Febr. 1930, VI 218/29) und wird von der Rev. nicht beanstandet.

Die Bekl. zu 1, so fährt das angefochtene Urteil fort, sei verpflichtet gewesen, geeignete Maßnahmen zu treffen, um auch während der Zeit der Ausbesserung der Chaussee C.—H. einen verkehrssicheren Zustand zu schaffen und damit Gefahren vorzubeugen. Diese Maßnahmen hätten darin bestehen müssen, die Benutzer der Landstraße in geeigneter Weise und in angemessener Entfernung auf die in der Ausbesserung begriffene Stelle hinzuweisen. Dies habe durch Sperrböcke geschehen können, die während der Dunkelheit zu beleuchten gewesen seien. Ob außerdem noch die Anbringung von Warnungstafeln geboten gewesen sei, könne dahingestellt bleiben. Nun habe nach der Richtung, aus welcher der Kl. gekommen sei, nur ein unbeleuchteter Sperrbock gestanden, und zwar noch hinter der Wagenkolonne. Folglich habe die Bekl. zu 1 ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht genügt. Sie könne sich nicht damit entschuldigen, daß der mit der Anbringung der Sperrlampen beauftragte Chausseewärter krank geworden sei und mit der Verrichtung seiner Obliegenheiten den Zeugen A. beauftragt habe. Denn A. habe nur von dem Unternehmer M., dem die Ausbesserungsarbeiten von der Bekl. zu 2 weiterübertragen gewesen seien, einen Auftrag zur Beleuchtung der Sperren erhalten, und zwar ohne daß eine nähere Regelung getroffen gewesen sei. Die Lampe sei ungeeignet gewesen; denn nach der Aussage des A. sei sie infolge des stürmischen Wetters ausgegangen gewesen. Sie sei ferner nicht gehörig mit Petroleum gefüllt gewesen. Nicht nur am Unfalltage, sondern auch sonst sei nicht für gehörige Beleuchtung gesorgt worden. Der Zeuge N. sei nämlich drei Tage vor dem Unfallstag nachts dieselbe Strecke gefahren und habe erst an lose dort liegenden Brettern gemerkt, daß er sich an einer Baustelle befinde. Die Bekl. zu 1 habe es an jeglicher Kontrolle darüber, ob für gehörige Beleuchtung der Sperrböcke gesorgt worden sei, fehlen lassen. Sie hafte daher wegen Vernachlässigung dieser Pflicht aus § 823 BGB. Sie könne sich nicht damit entlasten, daß die Bekl. zu 2, an die sie die Arbeiten vergeben habe, eine seit Jahren bewährte zuverlässige Gesellschaft sei. Denn darauf komme es nicht an; sie habe sich der Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht nicht dadurch entledigen können, daß sie der Bekl. zu 2 die erforderlichen Maßnahmen überlassen habe.

1. Die Rev. rügt zunächst Verletzung der §§ 823 u. 276 BGB. deshalb, weil das BG. zu Unrecht ein Verschulden der Bekl. zu 1 angenommen habe. Dieser Angriff wird nach doppelter Richtung erhoben.

a) Die Bekl. zu 2, eine von der Bekl. zu 1 sorgfältig ausgewählte Firma, habe die Walzarbeiten selbständig ausgeführt und nach dem Werkvertrag v. 12./21. April 1926 nebst Nachträgen (im Umschlag Bl. 48a) die Verpflichtung unter anderem auch zur Beleuchtung des Walzenzuges übernommen. Mit Recht hat das angefochtene Urteil dieses Vorbringen für unerheblich erachtet. Die Bekl. zu 1 war es, der gesetzlich die Verkehrssicherungspflicht auf der Landstraße oblag. An sich war es also ihre Sache, für die Beleuchtung von Verkehrshindernissen, die mit ihrer Zustimmung auf der Straße aufgestellt waren, Sorge zu tragen. Daß sie diese Beleuchtungspflicht auf die Bekl. zu 2 übertrug, wobei es mangels Auslegung des Vertrags vom April 1926 durch den BerR. dahingestellt bleiben muß, in welchem Umfang die Bekl. zu 2 die Beleuchtungspflicht übernommen hat, war an sich zulässig (vgl. RG. 102, 269); dadurch bestellte sie als Geschäftsherrin die Bekl. zu 2 zur Erfüllung der Beleuchtungspflicht. Aber im Verhältnis zu dritten Personen konnte sie sich von dieser Pflicht als von einer gesetzlichen Verpflichtung nicht befreien (RGUrt. v. 19. Jan. 1928, VI 251/27 und v. 16. Jan. 1930, VI 124/29). Demnach haftet die Bekl. zu 1 grundsätzlich nach § 831 BGB. für alle Handlungen und Unterlassungen der Bekl. zu 2 durch die dritten Personen in Ausführung der Verrichtung der Beleuchtung des Walzenzuges ein Schaden entstand. Ihre Sache war es daher, den in § 831 BGB. nachgelassenen Entlastungsbeweis zu führen. Nun ist es zwar richtig, daß es den gesetzlichen Vertretern der Bekl. zu 1 nicht zugemutet werden konnte, die verhältnismäßig einfache Verrichtung des Beleuchtens in jedem Einzelfalle zu beaufsichtigen. Aber bei den sehr erheblichen Gefahren, welche dem öffentlichen Verkehr aus der Nichterfüllung der Beleuchtungspflicht drohten, ist auch hier aus den oben unter A 2 erörterten Gründen die Verpflichtung der Bekl. zu 1 zur allgemeinen Beaufsichtigung der Bekl. zu 2 hinsichtlich der Erfüllung der Beleuchtungspflicht aus § 831 BGB. abzuleiten und an diese Pflichterfüllung ein strenger Maßstab anzulegen. Dafür aber, daß sie dieser Verpflichtung nachgekommen wäre, hat die Bekl. zu 1 nichts angeführt, im Gegenteil nimmt ihre Rev. das Bestehen einer solchen Aufsichtspflicht in Abrede.

b) Die Rev. zieht zwar die rechtlich nicht zu beanstandende Auffassung des Vorderrichters nicht in Zweifel, daß es Sache der Bekl. zu 1 gewesen sei, die Benutzer der Landstraße durch nachts zu beleuchtende Sperrböcke in angemessener Entfernung auf die in der Ausbesserung befindliche Stelle aufmerksam zu machen und dadurch zur Vorsicht zu mahnen. Die Rev. macht jedoch geltend, das BG. habe zu Unrecht die Behauptung der Bekl. zu 1 für unerheblich erachtet, daß der mit dem Anbrennen der Sperrlampen beauftragte Chausseewärter am Unfalltage plötzlich erkrankt sei und daher den Zeugen A. mit der Erfüllung dieser Verrichtung betraut habe; die Bekl. zu 1 habe sich hierzu dritter Personen bedienen dürfen. Auch in diesem Punkte ist jedoch dem OLG. im Ergebnis lediglich beizutreten. Für den sehr wohl im Bereich der Voraussehbarkeit liegenden Fall, daß ein Beamter infolge plötzlicher Krankheit zur Verrichtung der ihm aufgetragenen Obliegenheiten unfähig wird, muß die Behörde, zumal wenn es sich um Verrichtungen handelt, deren Erfüllung die öffentliche Verkehrssicherheit erfordert, einen Vertreter bereit halten, zum mindesten aber ihren Beamten mit sachdienlichen Anweisungen versehen, was er zu veranlassen hat, damit seine dienstlichen Obliegenheiten rechtzeitig erfüllt werden, nicht aber darf sie es ihrem Beamten überlassen, das zu tun, was er für gut befindet. Daß die Bekl. zu 1 geeignete Vorkehrungen für den Fall der Erkrankung ihres Chausseewärters getroffen hätte, hat sie nicht einmal behauptet.

2. Ferner macht die Rev. geltend, es fehle an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Verschulden der Angestellten der Bekl. zu 1 und dem Schaden des Klägers.

a) Einmal nämlich habe auch diese Bekl. sich darauf berufen, daß zur Unfallzeit das im Wohnwagen des Unternehmers brennende Licht durch die offenstehende Tür einen hellen Lichtkegel über den Wasserwagen hinweg in der Richtung nach dem Kl. geworfen habe; der Kl. habe also den Wasserwagen sehen müssen, und es sei daher unerheblich, ob außerdem noch eine weitere Lampe gebrannt habe oder nicht. Auf dieses Vorbringen sei das BG. bei der Beurteilung des Anspruchs gegen die Bekl. zu 1 überhaupt nicht und bezüglich des Anspruchs gegen die Bekl. zu 2 nur mit der unzureichenden Bemerkung eingegangen, daß der Ansicht der Bekl. zu 2 nicht beizupflichten sei, das Licht aus dem Wohnwagen habe ausgereicht, um auch den Wasserwagen zu beleuchten. Diese Rüge kann keinen Erfolg haben, wenn auch der Rev. zuzugeben ist, daß auch in diesem Punkte der BerR. sein Urteil eingehender hätte begründen sollen. Immerhin handelt es sich aber um eine das RevG. gemäß § 561 Abs. 2 ZPO. bindende, im Rahmen des dem Tatrichter durch § 286 das. eingeräumten freien Ermessens getroffene tatsächliche Feststellung; hieran wird dadurch nichts geändert, daß dieselbe in dem den Anspruch gegen die Bekl. zu 1 behandelnden Teile des Urteils nicht wiederholt ist. Die von der Rev. gerügte Verletzung des § 286 ZPO. liegt nicht vor.

b) Ferner führt auch diese Rev. darüber Beschwerde, daß das angefochtene Urteil auf den Einwand der Bekl. zu 1 nicht eingegangen sei, der Kl. sei durch die von den Scheinwerfern des Lastkraftwagens ausgehende Blendung verhindert worden, überhaupt etwas zu sehen; daher sei jeder ursächliche Zusammenhang zwischen dem Fehlen der Sperrlampen an dem Wasserwagen und an dem Sperrbock und dem Unfall des Kl. ausgeschlossen. Diese Rüge muß schon aus den unter B 1 erörterten Gründen als berechtigt anerkannt werden. Die Sache liegt aber für diese Revision noch insofern günstiger, als auf sie die Entlastungsgesetze keine Anwendung mehr finden (Tag des Eingangs der Revisionsbegründung der 9. Juli 1929), daher Verletzung des § 286 ZPO. gerügt wer-

den konnte und mit Recht gerügt worden ist. Überdies hat es das angefochtene Urteil bezüglich der Bekl. zu 1 schlechthin an jeder Erörterung darüber fehlen lassen, daß zwischen dem schuldhaften Verhalten der Angestellten der Bekl. zu 1 — Unterlassung der Beleuchtung des Sperrbocks und, wie hinzuzufügen ist, des Wasserwagens — und dem Unfall des Kl. ein ursächlicher Zusammenhang besteht. Die Bemerkung, das Verschulden des Kl. habe bei der Entstehung des Schadens „mitgewirkt", kann diesen Mangel um so weniger ersetzen, als jene Frage nach Lage der Sache zweifelhaft sein kann.

(U. v. 7. April 1930; 400/29 VI. — Celle.) [Ka.]

****3.** § 12 KraftfG. Die hier festgesetzten Summen sind unabhängig von der Zahl der ersatzberechtigten Personen. — Zulässigkeit der Feststellungsklage für künftige Ansprüche, wenn der Verpflichtete nicht ganz allgemein anerkannt hat, zur Zahlung einer Rente gemäß dem KraftfGes. verpflichtet zu sein.†)

Der Kaufmann John G., der Ehemann der Kl. zu 1 und Vater der Kl. zu 2, verunglückte am 5. März 1926 in H. dadurch, daß er von einem vom Bekl. zu 2 geführten, dem Bekl. zu 1 gehörenden Kraftwagen überfahren wurde. Er starb infolge der Verletzung. Die Kl. behaupteten, daß der Unfall auf das Verschulden des Bekl. zu 2 zurückzuführen sei, und nahmen die Bekl. als Gesamtschuldner auf Grund des KraftfG. und auf Grund unerlaubter Handlung auf Ersatz des ihnen durch den Wegfall des Unterhaltspflichtigen entstandenen Schadens in Anspruch.

Durch rechtskräftiges Teil- und Zwischenurteil des OLG. Hamburg wurde der Klageanspruch im Rahmen des KraftfG. zu $^1/_3$ für berechtigt erklärt, im übrigen abgewiesen.

Die Kl. hatten ferner beantragt, festzustellen, daß die Bekl. gegebenenfalls auch über die zunächst feststellbaren Beträge hinaus verpflichtet seien, ihnen zu $^1/_3$ Schadensersatz zu leisten, insoweit als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts den Kl. gegenüber verpflichtet gewesen sein würde.

I. Die Rev. der Bekl. richtet sich gegen die Auslegung, welche das BG. dem § 12 KraftfG. hatte zuteil werden lassen. Das LG. hatte angenommen, daß § 12 Abs. 1 Nr. 1 sich auch auf den Fall beziehe, in dem bei dem Betriebe des Kraftwagens ein Mensch getötet ist, der mehrere Unterhaltsberechtigte hinterläßt, und daß auch in diesem Falle der Ersatzpflichtige ohne Rücksicht auf die Zahl der Unterhaltsberechtigten nur bis zu einem Kapitalbetrage von 25 000 RM oder einem Rentenbetrage von jährlich 1500 ℳ hafte. Das BG. ist dagegen der Meinung, der Wortlaut und der Sinn des Abs. 2 in § 12 lasse zweifelsfrei erkennen, daß, auch wenn nur eine Person getötet sei, nur dann eine weitere Einschränkung der mehreren Personen zustehenden Entschädigung stattfinden solle, wenn die im einzelnen Falle an die mehreren Berechtigten zu leistenden Entschädigungen insgesamt die in Nr. 2 und 3 bezeichneten Höchstbeträge überschreite. Der Senat hat zu der Frage bereits in dem Urt. v. 12. März 1928, VI 393/27 (JW. 1928, 1723) eine Stellung eingenommen, die mit der Auffassung des LG. übereinstimmt; an dieser Stellungnahme wird nach erneuter Prüfung festgehalten.

Die Entscheidung kann nur aus einer Betrachtung des Zusammenhangs des § 12 KraftfG. entnommen werden.

Das Gesetz unterscheidet also im Abs. 1 unter Nr. 1 u. 2 seinem klaren Wortlaut nach die Fälle, in denen ein Mensch getötet oder verletzt wird, von dem Falle, in dem durch dasselbe Ereignis mehrere Menschen getötet oder verletzt werden. Im ersteren Falle haftet der Ersatzpflichtige nur bis zu einem Kapitalbetrage von 25 000 RM oder bis zu einem Rentenbetrage von 1500 RM jährlich. Im zweiten Falle wird, unbeschadet der in Nr. 1 bestimmten Grenze, nur bis zu einem Kapitalbetrage von insgesamt 75 000 RM oder bis zu einem Rentenbetrage von insgesamt 4500 RM jährlich gehaftet. Diese Beschränkung in Nr. 2 hat die Bedeutung, daß unabhängig davon, wie viele Personen durch dasselbe Ereignis getötet oder verletzt worden sind, immer nur auf insgesamt bis höchstens 75 000 RM Kapital oder 4500 RM Rente gehaftet wird; dabei wird aber die Beschränkung, die in Nr. 1 für den Fall vorgesehen ist, daß nur eine Person getötet oder verletzt wird, ausdrücklich aufrechterhalten; hat also im Zusammenhange mit demselben Unfall ein Verletzter einen Erwerbsausfall von jährlich 2000 RM und ein anderer Verletzter einen solchen Ausfall von 1000 RM jährlich, so hat der Ersatzpflichtige dem Erstgenannten nicht etwa 2000 RM zu zahlen, weil die Gesamtsumme von 2000 und 1000 RM hinter 4500 RM zurückbleibt, sondern der Erstgenannte erhält jährlich nur 1500 RM nach Nr. 1.

Nun kann aber der Fall eintreten, daß die Ansprüche der mehreren Verletzten insgesamt die Beträge von 75 000 RM und 4500 RM übersteigen. Das kann nur geschehen, wenn mehr als drei Verletzte vorhanden sind. Denn drei Personen können nach Nr. 1 nur je 25 000 RM Kapital oder 1500 RM Rente erhalten; die Gesamtsumme kann also die in Nr. 2 festgesetzte Höchstgrenze alsdann nicht übersteigen. Sind aber mehr als drei Verletzte vorhanden, so muß eine Herabsetzung der Einzelbeträge erfolgen, wenn sie den Gesamthöchstbetrag überschreiten. Haben sechs Verletzte einen Erwerbsausfall von je 2000 RM erlitten, so findet zunächst die nach Nr. 1 festgesetzte Herabminderung der Renten auf je 1500 RM statt; dann würde sich aber ein Gesamtbetrag von 9000 RM ergeben, der über die Höchstgrenze der Nr. 2 hinausgeht. Für diesen Fall bestimmt Abs. 2, daß die einzelnen Entschädigungen sich in dem Verhältnis verringern, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht; also würde sich der Anspruch jedes Verletzten im Verhältnis von 9000 RM zu 4500 RM, also auf die Hälfte vermindern.

Ebenso steht es im Falle der Tötung. Das Gesetz unterscheidet nicht, wie viele Unterhaltsberechtigte Ansprüche aus § 10 Abs. 2 KraftfG. im einzelnen Falle geltend machen, sondern es betrachtet die Frage lediglich vom Standpunkt des Ersatzpflichtigen und stellt die Entscheidung darauf ab, wieviele Personen bei dem Betrieb des Kraftwagens im einzelnen Falle getötet oder verletzt sind. Darüber läßt der Inhalt der Nr. 1 und 2 des 1. Abs. keinen Zweifel. Es fehlt jeder Anhalt dafür, daß Abs. 2 eine Erweiterung der Haftung eintreten lassen will, wenn ein Getöteter mehrere Unterhaltsberechtigte hinterläßt. Die Begründung zum Kraftfahrzeuggesetz, Drucks. des RT., 12. LegPer. I. Sess. 1907/09, Nr. 988 S. 15, führt aus, durch den Abs. 2 werde klargestellt, daß in den Fällen, wo die in Abs. 1 Nr. 2, 3 bezeichneten Höchstbeträge nicht hinreichen, um die nach den Vorschriften der Nr. 1, 3 berechneten Schadensersatzansprüche mehrerer durch dasselbe Ereignis geschädigter Personen zu befriedigen, ohne weiteres eine verhältnismäßige Verringerung jedes einzelnen Anspruchs eintrete. Der Zusammenhang mit dem in der Begründung vorhergehenden Satze, in dem nur von der Verletzung mehrerer Personen und dem Anspruch des einzelnen Verletzten gesprochen wird, ergibt, daß auch die Begründung den hier vertretenen Standpunkt einnimmt; sonst würde sie den Fall des Vorhandenseins mehrerer Unterhaltsberechtigter eines Verletzten erörtert haben. Die Bezugnahme des Gesetzes in Abs. 2 auf Nr. 1 des Abs. 1 läßt erkennen, daß an der Grundlage der Haftungsbeschränkung in Nr. 1 nicht gerüttelt werden soll, die sich auf den Fall der Tötung oder Verletzung eines Menschen bezieht. Sind mehrere Unterhaltsberechtigte nur eines Getöteten vorhanden, deren Ansprüche über die nach Nr. 1 zur Verfügung stehende Summe hinaus gehen, so bleibt eben nur die im Gesetz nicht ausdrücklich geregelte, aber als Wirkung der gesetzlichen Regelung sich von selbst ergebende Folgerung übrig, daß die Unterhaltsansprüche im Rahmen jener Summe herabgesetzt werden. Eine andere Auslegung des Gesetzes wird auch im Schrifttum nicht vertreten (vgl. Isaac, Bem. III³ zu § 12;

Zu 3. I. Wie das Urteil überzeugend ausführt, ist eine andere Auslegung des § 12 KraftfG. als die, die das Schrifttum seit 1910 einhellig vertritt, nicht mit dem Wortlaut und dem Sinn des § 12 in Einklang zu bringen. Der Wert der Entscheidung liegt in der ausführlichen und klaren Begründung dieses Standpunktes, der in der angezogenen Entsch. JW. 1928, 1723 nur mit zwei Halbsätzen behandelt worden war. Auch OLGR. Dr. Petzold, München, hat in seiner Bemerkung dazu unter Hinweis auf Oberländer-Petzold, S. 252, dem RG. beigepflichtet.

II. Auch der Standpunkt des Urteils zur Feststellungsklage ist richtig und zweckmäßig. Von den Argumenten des RG. dürfte der Hinweis auf die mögliche Verschiebung der Quoten, die die einzelnen Berechtigten nach § 12 vom Höchstsatz erhalten, das stärkste sein.

RA. Dr. Richard Alexander, Hamburg.

Müller, Bem. BIIIb zu § 12; Kirchner, Automobilgesetz S. 236)).

Die Rev. der Bekl. ist hiernach gerechtfertigt.

II. Auch der Anschlußrevision der Kl. kann der Erfolg nicht versagt werden. Neben den Zahlungsansprüchen wird Feststellung dahin verlangt, daß die Bekl. gegebenenfalls auch über die zunächst feststellbaren Beträge verpflichtet seien, den Kl. zu $^1/_3$ Schadensersatz insoweit zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts den Kl. gegenüber verpflichtet gewesen sein würde. Der insoweit in der BerInst. gestellte Antrag hebt zwar den Fall einer den Kl. günstigen Änderung des KraftfG. hervor; die Begründung verweist aber auf die Ausführungen des Schriftsatzes v. 5. Dez. 1928, und dort ist hervorgehoben, daß die Feststellung vor allem deswegen begehrt werde, weil mit einer künftigen Erhöhung der bisherigen durch das Gesetz festgesetzten Höchstbeträge des § 12 zu rechnen sei. Daraus ergibt sich, daß die Kl. das etwa sonst gegebene Feststellungsinteresse nicht ausschalten wollen. Denselben Standpunkt nehmen sie in der RevInst. ein.

Das LG. wies die Feststellungsklage mit der Begründung ab, daß der Anspruch der Kl. vom OLG. im Rahmen des KraftfG. zu $^1/_3$ für berechtigt erklärt sei. Damit sei bereits ausgesprochen, daß etwaige künftige Veränderungen der Höchstgrenze der Entschädigung, soweit diese rückwirkend die vorliegenden Ansprüche ergriffe, Anwendung fänden. Es fehle deshalb ein Feststellungsinteresse. Das BG. hat sich dieser Ausführung angeschlossen und hinzugefügt, es sei bedenklich, einem zukünftigen Gesetz vorzugreifen; lege es sich selbst rückwirkende Kraft bei, so umfaßten die Urteile des jetzigen Rechtsstreits den erhöhten Anspruch; schließe es die Rückwirkung aus, so könne das jetzige Urteil den erhöhten Anspruch den Kl. nicht gegen das Gesetz verschaffen.

Damit wird die Frage, ob die Kl. ein rechtliches Interesse an der alsbaldigen Feststellung des Rechtsverhältnisses haben, soweit es über die den Kl. zugesprochenen Beträge hinausgeht, nicht erschöpft. Die Rev. weist mit Recht darauf hin, daß das Urteil über den Grund des Anspruchs aus § 304 ZPO. Wirkungen nur insoweit äußert, als es den Anspruch in der Höhe betrifft, wie sie z. Z. des Erlasses des Zwischenurteils geltend gemacht wurde. Soweit der Anspruch zur Zeit abgewiesen wird, ist er bei künftiger Geltendmachung der Einrede der Verjährung und allen Einwänden ausgesetzt, die gegen den früher erhobenen Anspruch geltend gemacht werden konnten. Es liegt insbes. nahe, daß die Beweisführung für das Bestehen des Anspruchs in späterer Zeit wesentlich erschwert wird, wenn nicht der Verpflichtete ganz allgemein anerkannt hatte, zur Zahlung einer Rente gemäß dem KraftfG. verpflichtet zu sein (RG. 73, 133[1])). Letztere Voraussetzung liegt hier nicht vor. Im vorliegenden Falle kommt hinzu, daß die Ansprüche der beiden Kl. mit Rücksicht auf die durch das KraftfG. gezogenen Haftungsgrenzen voneinander abhängig sind. Fällt der eine Anspruch ganz oder zum Teil weg, so kann sich der andere erhöhen. Prozessual ist der dann geltend gemachte Anspruch ein neuer Anspruch, der von der Rechtskraft des früheren Urteils über den Grund des Anspruchs nicht zugunsten des Gläubigers erfaßt wird. Die Feststellungsklage ist auch für bedingte Verpflichtungen gegeben (vgl. RG. 125, 233[2])). Das BG. hat angenommen, daß sich nicht voraussehen lasse, wie sich die Lebenslage der Kl. zu 2 nach Vollendung ihres 25. Lebensjahres gestalten werde, und hat infolgedessen dieser Kl. die Rente für die spätere Zeit abgesprochen. Auch hieraus ist das Interesse beider Kl. an der alsbaldigen Feststellung des Rechtsverhältnisses in bezug auf seine künftige Entwicklung zu entnehmen; denn dann würde die oben erwähnte Abhängigkeit der beiden Ansprüche voneinander in die Erscheinung treten. Die vom BG. ausgesprochene Verweisung der Kl. auf die Klage aus § 323 ZPO. ist nicht gerechtfertigt. Die angegebenen Umstände sind solche, welche schon jetzt berücksichtigt werden müssen. Außerdem ist Voraussetzung der Klage aus § 323 ZPO. eine **wesentliche** Veränderung der dort zugrunde gelegten Verhältnisse; ferner bezieht sich diese künftige Klage nur auf die Zeit nach ihrer Erhebung.

(U. v. 27. Jan. 1930; 285/29 VI. — Hamburg.) [Ka.]

[1]) JW. 1910, 280. [2]) JW. 1929, 1655.

4. **Bei einer unentgeltlichen Gefälligkeitsfahrt kann unter besonderen Umständen die Haftung für Fahrlässigkeit als erlassen gelten. — Keine Haftung einer GmbH. gegenüber einem Wageninsassen bei einem Unfall, der sich bei privater Benutzung ihres Kraftwagens ereignet. — Zur Frage der Haftung eines mitfahrenden, des Fahrens unkundigen Gesellschafters.†)

Die Bekl. zu 1, eine Webwarenhandlung, besaß im Sommer 1927 einen Personenkraftwagen, der nach Vornahme einer allgemeinen Ausbesserung am Nachmittag des 2. Juli 1927 auf einer Fahrt in die Rheinpfalz ausprobiert werden sollte. Ihre Gesellschafter und Geschäftsführer waren damals außer dem Kaufmann B. der etwa 46 Jahre alte Bekl. zu 2 und der etwa 31 Jahre alte Kaufmann Th. Letzterer hatte einen Führerschein für Kraftwagen, und ihm unterstand der Personenkraftwagen der Bekl. zu 1; der Bekl. zu 2 war des Fahrens unkundig. Die Probefahrt wurde auf Sonnabend angesetzt, weil sich an sie ein unterhaltender Teil in pfälzischen Weinorten anschließen sollte. Deshalb lud der Bekl. zu 2 seinen etwa 16 Jahre alten Neffen Br. ein, der in Berlin wohnte, bei ihm zu Besuch war und am Morgen des 3. Juli nach Berlin zurückreisen wollte. Ferner war ein Sohn des Kl., der etwa 27 Jahre alte Willy Sch., ein Freund des Th., von letzterem und vielleicht auch vom Bekl. zu 2 zur Teilnahme an der Fahrt eingeladen worden. Sch. hatte schon früher zwei Fahrten mitgemacht und hatte darum gebeten, gelegentlich wieder zu einer Fahrt eingeladen zu werden. Die vier Teilnehmer fuhren um etwa 4½ Uhr ab und erreichten etwa eine Stunde später über Ludwigshafen, Oggersheim und Dürkheim Forst, wo sie in der Wirtschaft zum Adler einkehrten. Dort wurden u. a. zwei Flaschen Wein und 13 halbe Liter offener Wein getrunken, und es wurde zu Abend gegessen. Zwischendurch fuhr Th. in dem Kraftwagen dritte Personen nach Dürkheim und nach Deidesheim. Gegen 11 Uhr brachen die vier Teilnehmer auf und hielten unterwegs im Römerkeller in Dürkheim an. Der Bekl. zu 2, der eingeschlafen war, und Br., der mit Rücksicht auf seine beabsichtigte Rückreise nach Berlin frühzeitig heimkommen wollte, blieben im Wagen; dagegen gingen Th. und Sch. in die Wirtschaft und tranken dort Wein mit Wasser. Erst gegen 1 Uhr, nachdem Br. wiederholt zum Aufbruch gedrängt und den Bekl. zu 2 geweckt und dessen Eingreifen bewirkt hatte, fuhren die vier Teilnehmer von Dürkheim ab. Dabei saßen Th. am Steuer und neben ihm Br. und hinter ihnen die beiden anderen. Der Wagen fuhr mit ziemlicher Geschwindigkeit durch die gewundenen Gassen von Dürkheim an dem Kurgarten und dem Bahnhof vorüber in die gerade, nach Osten zu sanft abfallende Mannheimer Straße. Diese hat anfänglich auf der Südseite einen erhöhten Fußweg, der dann durch Prellsteine zum Schutz gegen einen neben der Straße herlaufenden Graben ersetzt wird. Hier sah Th. einige Pferdefuhrwerke entgegenkommen, blendete daher die Scheinwerfer ab und steuerte so stark nach rechts, daß der Kraftwagen an die Prellsteine stieß und sich überschlug. Hierdurch wurden Th. und Sch. sofort getötet und der Bekl. zu 2 schwer, Br. nur leicht verletzt.

Der Kl., der aus einer Lebensversicherung seines Sohnes etwa 10000 *RM* erhalten haben soll, macht nunmehr die beiden Bekl. für den Schaden, der ihm nach seiner Behauptung durch den Tod seines Sohnes erwachsen ist, verantwortlich.

Die Klage blieb erfolglos.

Sch. war zu einer unentgeltlichen Gefälligkeitsfahrt eingeladen worden; demnach kommt eine Haftung der Bekl. auf vertraglicher Grundlage, etwa der eines Beförderungsvertrages, nicht in Frage. Auch auf Grund der Vorschriften des KraftfG. kann der Kl. Ansprüche nicht erheben; denn sein

Zu 4. Die Haftungsgrundsätze für **Gefälligkeitsfahrten** sind in der Rspr. zweifelsfrei festgelegt. Wer auf einer Kraftfahrzeugfahrt, die für ihn lediglich eine Gefälligkeit war, einen Unfall erlitten hat, kann keinen Schadensersatzanspruch erheben.

a) **aus § 7 KraftfG.** wegen § 8 Nr. 1 KraftfG. oder

b) **aus Vertrag** (§ 16 KraftfG.), weil kein Vertrag, insbes. kein Beförderungsvertrag, abgeschlossen wurde.

Weder der Halter (§§ 7, 16 KraftfG.) noch der Führer (§§ 7, 18 Abs. 1, 16, 18 Abs. 2 KraftfG.) des Kraftfahrzeugs können auf solcher Rechtsgrundlage in Anspruch genommen werden.

Wohl aber ist ein Schadensersatzanspruch möglich aus dem Ge-

Sohn war Insasse des Kraftwagens (§ 8 Ziff. 1 KraftfG.). Mithin bleibt als Klagegrund nur der § 823 BGB.

Das BG. erachtet den auf letztere Bestimmung gestützten Klaganspruch beiden Bekl. gegenüber schon deshalb für unbegründet, weil aus den besonderen Umständen des Falles die stillschweigende Vereinbarung der Beteiligten zu entnehmen sei, daß Sch. auf alle Ersatzansprüche für solche Schäden verzichtet habe, welche ihm etwa während der Fahrt infolge Fahrlässigkeit eines Beteiligten erwachsen würden. Die Rev. ist dagegen der Meinung, daß die Umstände eine solche Annahme nicht rechtfertigen.

Die Rechtslage ist folgende. Daß für Gefährdungshaftung, die hier jedoch nicht in Betracht kommt (§ 8 Ziff. 1 KraftfG.), auch stillschweigend der Ausschluß im voraus vereinbart werden kann, ist anerkannten Rechtens (RG. 65, 313; 67, 431). Aber es ist im Hinblick auf die allgemeine Vorschrift des § 276 Abs. 2 BGB. und den Grundsatz, daß Verträge auch durch schlüssige Handlungen geschlossen werden können, kein Grund ersichtlich, welcher das Zustandekommen einer stillschweigenden Vereinbarung dahin unmöglich erscheinen ließe, daß dem Schuldner auch die Haftung auf Ersatz für solche Schäden im voraus erlassen wird, welche durch eine Fahrlässigkeit des Schuldners verursacht würden (RG. 65, 17; RGUrt.: JW. 1911, 28 [5]; 1915, 275 [3]; RGUrt. v. 16. Nov. 1912 VI 212/12 und v. 15. April 1926 IV 647/25; RGRKomm., 6. Aufl., Erl. 4b vor § 823 Bd. II S. 541/2; Soergel: BGB., 4. Aufl., Erl. 4 vor § 823 Bd. I S. 1202 nebst Nachweisungen). Handelt es sich bei der vom Schuldner übernommenen Leistung um eine Gefälligkeit, so wird das Moment der Unentgeltlichkeit als ein für den Ausschluß der Haftung auch für Fahrlässigkeitsschäden sprechender Umstand zwar keineswegs, wie besonders betont werden mag, der Regel nach, wohl aber bei Hinzutreten weiterer Umstände gewertet werden können. Handelt es sich dagegen um einen entgeltlichen Vertrag, so werden an die Annahme eines stillschweigenden Haftungsausschlusses auch für Fahrlässigkeitsschäden strenge Anforderungen zu stellen sein. Die Würdigung der Umstände im im Einzelfall ist Sache des Tatrichters.

Prüft man auf dieser rechtlichen Grundlage den vorliegenden Fall, so ergibt sich folgendes: Wie schon in zwei früheren Fällen war Sch. zu der Fahrt am 2. Juli 1927 seiner Bitte entsprechend eingeladen worden. Er zahlte für die Fahrt kein Entgelt, er verdankte die Einladung dem mit ihm befreundeten Th. Er wußte oder nahm zum mindesten vor der Abreise wahr, daß Th. den Wagen steuerte. Es war ihm bekannt, daß die Fahrt, nachdem auf ihrem ersten Teil zunächst der Wagen ausprobiert sein würde, nach pfälzischen Weinorten führen und dann erst der Hauptteil der Reise, der „gemütliche Teil“, zu dem man im Grunde allein die Mitfahrenden eingeladen hatte, wie das angefochtene Urt. sagt, beginnen sollte. Sch. sah, daß in Forst nicht unerhebliche Mengen Wein von den Fahrtteilnehmern genossen wurden, und daß Th., der zur Nachtzeit den Wagen nach Mannheim in einer etwa eine Stunde dauernden Fahrt steuern sollte, sich an dem Weintrinken beteiligte. Dabei wußte Sch., oder mußte es wissen, daß der Genuß von Alkohol, selbst in kleinen Mengen, wegen der damit verbundenen Nervenerschlaffung für einen Kraftfahrzeugführer, der noch eine Fahrt vor sich hat, schlechthin unzulässig ist und erfahrungsgemäß die größten Gefahren für die Wageninsassen wie für dritte Personen herbeiführen kann. Aber mit den Weinmengen, die sie in Forst zu sich genommen hatten, waren Th. und Sch. noch nicht zufrieden. Sie stiegen in Dürkheim aus und setzten in einer dortigen Wirtschaft das Gelage fort. Gerade auf den angetrunkenen Zustand, in welchem sich Th. befunden habe, führt der Kl. das jenem bei der Steuerung des Wagens zur Last fallende Versehen zurück, welches zu dem Umschlagen des Wagens und dadurch zu dem Tode des Sch. geführt hat. Wenn bei solcher Sachlage der Vorderrichter zu der Annahme eines stillschweigenden Verzichtsvertrags bezüglich aller dem Sch. etwa erwachsenden Fahrlässigkeitsschäden gelangt ist, so kann dem aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. An diese Vereinbarung aber ist auch der Kl. nach dem dem § 846 BGB. zugrunde liegenden allgemeinen Rechtsgedanken (RG. 65, 315; 69, 187) gebunden. Demnach kann es auf sich beruhen, ob das OLG. nicht auch noch auf Grund eines weiteren rechtlichen Gesichtspunktes, nämlich, daß Sch. bewußterweise die mit der Teilnahme an der Rückfahrt in einem Kraftwagen, der von einem unter dem Einfluß des Alkohols stehenden Führer gesteuert war, verbundene Gefahr auf sich genommen habe (vgl. RGRKomm. 7c zu § 833 Bd. II S. 613), zu dem Ergebnis hätte gelangen können, daß dem Kl. nach Lage der Umstände jeder Schadensersatzanspruch versagt werden muß.

Das BG. hat dann ferner noch erwogen, daß je ein weiterer selbständiger Grund zur Abweisung der Klage gegenüber der Bekl. zu 1 und dem Bekl. zu 2 führen müsse. Auch diesen Gründen ist entgegen der Rev. beizutreten.

Was die Bekl. zu 1 anlangt, so ist der erste Teil der Fahrt, der der Ausprobierung des Wagens diente, in ihrem Interesse erfolgt; insoweit war Th. als Geschäftsführer der Bekl. zu 1 tätig. Aber auf diesem Teile der Fahrt hat sich der Unfall nicht ereignet, sondern auf dem zweiten, der Vergnügungsreise. An dieser aber war die Bekl. zu 1 nur insofern beteiligt, als sie die Halterin des Kraftwagens war und blieb. Für Unfälle dritter Personen hätte sie daher nach Maßgabe der Vorschriften der §§ 7 ff. KraftfG. auch insoweit aufkommen müssen, als solche Unfälle sich etwa auf dem zweiten Teile der Fahrt ereignet haben würden; ob ihre Haftbarkeit sich auch aus §§ 823 ff. BGB. ableiten ließe, kann unerörtert bleiben. Dagegen hatte die Bekl. zu 1 im Verhältnis zu Sch. mit der Vergnügungsreise nichts das mindeste zu tun; sie ist eine Webwarenhandlung und hatte kein Interesse daran, daß ein Teil ihrer Gesellschafter und Geschäftsführer und der in einer Auskunftei beschäftigte Sch. als Freund des Th. Weine ausprobierten und zu diesem Zwecke den der Bekl. zu 1 gehörigen Wagen zu einer Fahrt nach Forst und Dürkheim benutzten. Dieser Teil der Reise war eine rein private Angelegenheit des Bekl. zu 2 und des Th., und es lag außerhalb des Rahmens der dem Th. zustehenden Geschäftsführertätigkeit, wenn er hierbei die Steuerung des Wagens übernahm. Damit entfällt die Haftung der Bekl. zu 1 nach § 31 BGB. für den Unfall. Vergeblich wendet demgegenüber die Rev. ein, Th. habe als Geschäftsführer den Wagen wieder nach Mannheim zurückbringen müssen, und auf der Rückfahrt sei der Unfall geschehen. Die Probefahrt hatte in Forst ihr Ende erreicht, von da ab war der Wagen dem Bekl. zu 2 und dem

---

sichtspunkte der unerlaubten Handlung nach §§ 823 ff. BGB., §§ 16, 18 Abs. 2 KraftfG.). Dieser Anspruch wird sich in erster Linie gegen den Täter, d. i. den Führer des Kraftfahrzeugs, richten, kann aber auch gegen andere bestehen. Da im gegebenen Falle der Führer beim Unfalle selbst ums Leben kam, kann er nicht in Anspruch genommen werden. Die Entsch. behandelt merkwürdigerweise zuerst die gegen den Klageanspruch bestehenden sachlichen Einwände und prüft dann erst die Frage, ob gegen die Bekl. überhaupt wegen unerlaubter Handlungen vorgegangen werden kann. Der umgekehrte Weg dürfte richtiger sein.

Die bekl. GmbH. ist zivilrechtlich deliktsfähig nach Maßgabe des § 31 BGB. Der Führer des Kraftfahrzeugs war ebenfalls Geschäftsführer der Gesellschaft; daß er nicht der einzige war, schließt die Haftung der Gesellschaft für seine schuldhafte Handlung nicht aus (JW. 1904, 167). Damit könnte sich die Gesellschaft nicht verteidigen, daß sie in der Auswahl des Geschäftsführers sorgfältig war; der § 831 BGB. findet hier keine Anwendung, da die Handlung des Geschäftsführers eben die Handlung der Gesellschaft selbst ist. Das RG. billigt die Annahme des BG., daß die Steuerung des Wagens auf der Vergnügungsfahrt durch T. nicht in den Kreis der diesem als Geschäftsführer der Gesellschaft zustehenden Verrichtungen fiel und daß deshalb eine den S. schädigende unerlaubte Handlung, die nach § 31 BGB. die Gesellschaft schadensersatzpflichtig machen könnte, nicht vorliegt. Auf die ebenso schwierige als interessante Frage, ob nicht die Gesellschaft unter Umständen aus § 823 BGB. — der § 831 BGB. kommt nicht in Betracht — deshalb haftbar gemacht werden könnte, weil sie die unbefugte und polizeiwidrige Benutzung ihres Wagens zur Vergnügungsfahrt nicht durch ihre anderen Geschäftsführer hinderte, geht das RG. nicht näher ein (vgl. Bezold: RKraftf. 1929, 317). Auf diesem Wege hätte man vielleicht auch einen Rechtsgrund für die Haftung des Bekl. zu 2 finden können; zu dessen Aufgaben als Geschäftsführer gehörte auch die Verhinderung einer solchen Benutzung des Wagens.

Das Endergebnis wäre allerdings kein anderes geworden. Nach den eingehenden Darlegungen der Entsch. ist die Annahme des BG., daß S. auf jeglichen Schadensersatz von vornherein stillschweigend verzichtet habe, berechtigt. Dieser vertragliche Verzicht berührt auch den Anspruch des mittelbar Geschädigten (Oberländer-Bezold, Automobilrecht S. 243).

OblGR. Dr. Bezold, München.

Th. für ihre privaten Zwecke überlassen worden. In einer Rückfahrt von Forst nach Mannheim im unmittelbaren Anschluß an die Probefahrt könnte wohl noch eine Betätigung für die Gesellschaft gesehen werden, nicht aber in der Vergnügungsreise und in der Rückfahrt von dieser.

Was weiter den Bekl. zu 2 betrifft, so ist nicht ersichtlich, aus welchem Rechtsgrunde er haftbar gemacht werden könnte. Als Verletzung der Verkehrssorgfaltspflicht (§ 276 BGB.) kann es ihm nicht angerechnet werden, falls er den Sch. zu der Fahrt, was das angefochtene Urt. offenläßt, miteingeladen hat. Denn wenn auch eine Reise, die in der Hauptsache dem Proben von Weinen dienen sollte, unter der Leitung des Th., der den Wagen steuern, sich gleichwohl aber am Weingenuß beteiligen sollte, erhebliche Gefahren für die Teilnehmer mit sich bringen konnte, so war doch Sch. von den Umständen, unter denen die Fahrt vor sich gehen sollte, unterrichtet, und einer 27 Jahre alten Person gegenüber erübrigte es sich, auf jene Gefahren besonders hinzuweisen. Eine Betätigung des Bekl. zu 2, ferner als Geschäftsführers der Bekl. zu 1, kam nach dem vorher Gesagten auf dem zweiten Teile der Reise nicht in Frage. Inwiefern weiter eine Rechtspflicht für den Bekl. zu 2 als dem Ältesten der Reiseteilnehmer bestanden haben könnte, den 31 Jahre alten Th. vor dem übermäßigen Genuß von Wein, noch dazu auf einer für Weinproben bestimmten Fahrt, zu warnen, ist nicht einzusehen. Endlich ist auch nicht ersichtlich, daß der Bekl. zu 2, zumal er des Fahrens unkundig war, das Unglück durch rechtzeitige Mahnung an Th., nicht zu weit nach rechts zu steuern, hätte abwenden können; überdies bestand keine Verpflichtung für ihn, die Fahrweise Th. ständig zu beobachten; eine solche Pflicht wäre auch zur Nachtzeit schwerlich erfüllbar gewesen.

(U. v. 14. April 1930; 451/29 VI. — Karlsruhe.) [Ka.]

****5.** §§ 7, 18 KraftfG. **Der Bereich der Betriebsvorgänge beim Betrieb eines Kraftwagens ist im allgemeinen der gleiche wie beim Betrieb der Eisenbahn. Das Absteigen des Führers des Kraftwagens ist ein Betriebsvorgang.**†)

Am 7. April 1926 fuhr die Kl. auf einem Fahrrad durch die Schwenckestraße in H. Als sie einen an der rechten Straßenseite haltenden Lastkraftwagen an dessen linker Seite überholte, stieg dessen Führer, der Bekl., aus dem gedeckten Führersitz, der nach der rechten Seite keine Tür hat, nach links aus. Hierbei kam es zu einem Zusammenprall der Parteien. Beide stürzten zu Boden. Die Kl. zog sich Verletzungen zu. Sie behauptet, daß den Bekl. die alleinige Schuld an dem Unfall treffe, und hat ihn daher auf Grund des § 823 Abs. 1 BGB., im zweiten Rechtszuge auch auf Grund des § 18 Abs. 1 Satz 1 KraftfG. in Anspruch genommen.

Das OLG. hat den Klageanspruch im Rahmen des KraftfG. dem Grunde nach zur Hälfte für gerechtfertigt erklärt.

Die Rev. des Bekl. blieb erfolglos.

Das OLG. hat im wesentlichen folgendes erwogen. Die Kl. sei bei dem Betriebe des vom Bekl. geführten Kraftwagens verletzt worden. Der Wagen diene zur Lieferung und Abholung von Waren. Unmittelbar vor dem Unfall habe ihn der Bekl. zu einem kurzen Halten gebracht. Der Unfall sei bei dem Absteigen des Führers geschehen. Dieses gehöre zum Betriebe des Kraftfahrzeugs. Das Verlassen des gedeckten Führersitzes, der einen Ausblick nach rückwärts nicht erlaubt habe, sei nur an der linken Seite auf die Fahrbahn, wo sich der überholende Verkehr bewege, möglich; an der rechten Seite, wo allein das Aussteigen ohne Gefahr auf die Bordschwelle sonst möglich sei, sei der Führersitz geschlossen. Der Unfall sei daher als ein Ergebnis der Gefahren anzusehen, die durch den Betrieb eines Kraftwagens vom Typ des Lieferwagens dem Straßenverkehr erwüchsen. Angesichts dieser großen dem Bekl. bekannten Gefahr lasse sich nicht zugunsten des Bekl. feststellen, daß er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet habe (§ 7 Abs. 2 KraftfG.) oder daß der Unfall nicht durch sein Verschulden verursacht worden sei (§ 18 Abs. 1 das.). Denn aus seiner eigenen Angabe sei nicht mit Sicherheit zu entnehmen, daß er sich während des Absteigens umsichtig genug verhalten habe.

Mit Unrecht werden diese Ausf. von der Rev. beanstandet.

Zunächst ist der Revisionsangriff, daß der Kraftwagen sich deshalb nicht im Betriebe befunden habe, weil der Motor abgestellt gewesen sei, unbegründet. Denn das RG. hat zutreffend an seiner ständigen Rspr. festgehalten, daß eine Außerbetriebsetzung des Kraftfahrzeugs nicht schon dann anzunehmen ist, wenn, wie im vorliegenden Falle, die Fahrt nur auf kurze Zeit unterbrochen wird, sondern erst dann, wenn das Fahrzeug in völlige Betriebsruhe versetzt ist oder wenigstens infolge Fehlens von Betriebsstoffen erst nach geraumer Zeit wieder in Gang gesetzt werden kann (RG. 122, 270[1]); JW. 1929, 2055[7] mit Nachw.).

Auch die weitere Revisionsrüge, der BerR. habe zu Unrecht angenommen, daß der Unfall sich bei dem Betriebe des Kraftfahrzeugs ereignet habe, geht fehl. Für die Haftung des Halters wird in § 7 Abs. 1 KraftfG. nicht mehr vorausgesetzt, als daß „bei dem Betriebe“ eines Kraftfahrzeugs Schaden gestiftet ist; das gleiche gilt nach § 18 KraftfG. auch für die Haftung des Führers, nur mit dem Unterschiede, daß dieser sich — anders als der Halter (§ 7 Abs. 2 das.) — schon durch den Nachweis entlasten kann, daß der Unfall nicht auf sein Verschulden zurückzuführen ist. Die Frage, ob das Absteigen des Führers in den Bereich des Betriebes gehört, ist zu bejahen.

Da die Worte „bei dem Betriebe“ eines Kraftfahrzeugs in § 7 KraftfG. dem Wortlaut des § 1 RHaftpflG. „bei dem Betriebe“ einer Eisenbahn offenbar nachgebildet sind, so liegt es nahe, daß der Gesetzgeber die Worte „bei dem Betriebe“ in beiden Gesetzen in dem gleichen Sinne verstanden hat. Ob-

---

Zu 5. Richtig ist, daß der Entw. 1 KraftfG. die Fassung „bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeugs“ aus dem RHaftpflG. übernommen und damit beabsichtigt hatte, auch die Rspr. zum RHaftpflG. mitzuübernehmen. Zwischen dem Entw. 1 und dem fertigen Gesetz liegen aber der Gegenentwurf und der zweite Regierungsentwurf, die bewußt die Anlehnung an das RHaftpflG. fallen gelassen haben, so daß aus der Beibehaltung des Wortlauts nicht das geschlossen werden kann, was das RG. daraus herleitet. Es ist auch schlechterdings unmöglich, den Betrieb eines Unternehmens (Eisenbahn) und den Betrieb einer einzelnen Sache (Kraftfahrzeug) zu vergleichen. Der Betrieb einer Druckereifabrik ist etwas anderes als der einer Druckmaschine, der Betrieb einer Eisenbahn anders als der Betrieb eines Eisenbahnzuges, der Betrieb einer Kraftfahrlinie (KraftfLinG.) etwas anderes als der eines einzelnen Kraftfahrzeugs. Nach *Sprachgebrauch* und *Technik* ist ein Kraftfahrzeug im Betriebe, solange die treibende Kraft auf den Motor oder auf das Fahrzeug wirkt, Motor oder Fahrzeug bewegt, sei es auf der Stelle, sei es von Ort zu Ort. Auch der *Zweck* des Gesetzes, die Gefährlichkeitshaftung, führt zu keiner anderen Definition, da das Gefährliche eben in der Bewegung des Motors oder des Fahrzeugs liegt.

Richtig ist, daß im *einzelnen Fall* es nicht darauf ankommt, ob ein Unfall auf eine Gefahr zurückzuführen ist, die nur dem Kraftfahrzeugbetrieb *eigentümlich* ist. Niemand bestreitet, daß ein Unfall beim Kraftfahrzeugbetrieb auch dann vorliegt, wenn das Fahrzeug langsamer fuhr als ein Pferd; denn da es sich überhaupt bewegte, befand es sich im Betriebe und der Unfall ist deshalb „bei dem Betriebe“ geschehen. Zuerst muß aber stets untersucht werden, ob überhaupt Betrieb vorlag, ehe man die weitere Frage prüfen kann, ob ein Unfall *bei* dem Betriebe geschehen ist; Betrieb ist aber bei einem in völliger Ruhe befindlichen Fahrzeug zu verneinen.

Man kann jedoch nicht damit rechnen, daß das RG. von seiner Rspr., die übrigens einer Definition des Betriebsbegriffs ängstlich aus dem Wege geht, abgehen wird. Das RG. nimmt nur dann Aufhören des Betriebes an, wenn das Fahrzeug am Endziel angelangt und in einen gewissen Zustand der Ruhe versetzt ist (JW. 1912, 656; Gruch. 66, 111; DRZ. 1929, 106).

Anders verhält sich der *Österr. Oberste Gerichtshof*, der auch mutig darangegangen ist, den Begriff des Betriebs zu erläutern. Es führt aus:

„Der Begriff ‚Betrieb‘ bezeichnet nach allgemeinem Sprachgebrauch eine auf einen bestimmten Zweck gerichtete geschäftliche Tätigkeit. Betrieb einer Maschine ist die durch ihren Zweck bestimmte Bewegung. *Eine Maschine, die stillsteht, ist nicht im Betriebe*, es wäre denn, daß es sich nur um einen ganz kurzen, durch die Betriebsart selbst bedingten Stillstand handeln würde, der nur den Übergang zur neuerlichen fortdauernden Bewegung bildet. Von einem solchen Stillstand kann aber gewiß nicht gesprochen werden, wenn ein Kraftwagen seitlich auf der Straße stehengelassen wird, während sich der Lenker entfernt, um die Fahrbarkeit einer Seitenstraße zu prüfen. In einem solchen Falle ist dieser Kraftwagen vielmehr, wenn auch nur vorübergehend, nach allgemeinem Sprachgebrauche nicht im Betriebe.

Zu derselben Auffassung gelangt man auch, wenn man prüft, in welchem Sinne das KraftfG. den Begriff ‚Betrieb‘ anwendet.

Die besondere Haftpflicht, welche die nach den allgemeinen Vor-

[1]) JW. 1929, 914.

wohl dem Gesetzgeber die Auslegung, welche die Rspr. insbes. des RG. den Worten „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn in § 1 RHaftpflG. gegeben hat, zweifellos bekannt war, hat er keinen Anlaß genommen, dem Wortlaut des § 7 Abs. 1 KraftfG. eine andere Fassung zu geben. Demnach erscheint die Annahme begründet, daß nach dem Willen des Gesetzgebers der Bereich der Betriebsvorgänge nach beiden Gesetzen — wenigstens im allgemeinen — in der gleichen Weise umgrenzt werden soll. Nun darf es nach der ständigen Rspr. des RG. für das Anwendungsgebiet des § 1 RHaftpflG. keineswegs allgemein erfordert werden, daß der Unfall durch Gefahren verursacht worden ist, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Beförderungsmitteln nicht verbunden sind; vielmehr reicht es aus, daß ein örtlicher, zeitlicher, innerer und äußerer Zusammenhang mit Betriebsvorgängen oder Betriebseinrichtungen der Eisenbahn vorliegt und nur, wenn es an einem solchen Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit fehlt, muß der Unfall durch eine dem Eisenbahnbetriebe eigentümliche Gefahr herbeigeführt worden sein. In jenem Zusammenhang mit Betriebsvorgängen stehen Eisenbahnunfälle, die sich beim Aussteigen der Fahrgäste und des Beförderungspersonals der Eisenbahnverwaltung ereignen (RGUrt.: Eger, Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entsch. 25, 288, 308; 27, 443; 30, 225; JW. 1916, 122; RGUrt. v. 22. März 1928, VI 474/27; Seligsohn, HaftpflichtG., S. 27, 36; Eger, RHaftpflichtG., 7. Aufl., S. 20, 27, 28 sowie Urt. v. 30. Okt. 1929, VI 318/29).

Aber auch wenn man von der vergleichenden Heranziehung des § 1 RHaftpflG. und der hierzu ergangenen Rspr. absieht, so läßt sich nicht wohl in Abrede stellen, daß das Absteigen des Führers zum Betriebe eines Kraftfahrzeugs gehört. Denn ein solches Absteigen stellt einen notwendigen Betriebsvorgang dar, der sich aus dem Gesamtbetriebe nicht herauslösen läßt. Gegen die Auslegung, daß das Aussteigen des Führers dem Betriebe des Kraftfahrzeugs zuzurechnen sei, kann nicht daraus ein Bedenken entnommen werden, daß der Gesetzgeber zu der Einführung der strengen und eine Umkehr der Beweislast anordnenden Haftung des Führers (und des Halters) nach dem KraftfG. durch die Erwägung veranlaßt worden sein mag, daß die Kraftfahrzeuge vermöge ihrer gegenüber anderen Fuhrwerken erhöhten Geschwindigkeit eine Quelle der Gefährdung für den übrigen Verkehr bilden und daß es deshalb, ähnlich wie bei Eisenbahnen, geboten erscheine, die Halter und die Führer grundsätzlich für die Gefährdung haften zu lassen (RG.: JW. 1919, 104[4]). Denn dafür, daß diese Gefährdungshaftung auf solche Unfälle etwa hätte beschränkt werden sollen, welche auf die Schnelligkeit der Fortbewegung des Kraftfahrzeugs zurückzuführen sind, bietet das Gesetz keinen Anhalt. Vielmehr bedeutet das Wort „Betrieb" in § 7 Abs. 1 KraftfG. keineswegs die Auswirkung der besonderen Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs (Müller, AutomobilG., 4. Aufl., Bem. B I a 3 zu § 7 KraftfG. S. 208); ein etwaiger Wille des Gesetzgebers, die Gefährdungshaftung des Halters und Führers auf die Schäden zu beschränken, welche mit den gerade dem Kraftfahrzeug und seinem maschinellen Betrieb eigentümlichen Gefahren in Zusammenhang stehen, würde in dem Gesetz keinen erkennbaren Ausdruck gefunden haben. Wäre man aber in diesem Punkte anderer Auffassung, so würde dies zu einem dem Bekl. günstigen Ergebnis im vorliegenden Falle nicht führen können. Denn der Führersitz der Kraftwagen — und insbes. des hier fraglichen Wagens — gestattet im Gegensatz zu Fuhrwerken anderer Art dem Führer fast ausnahmslos das Aussteigen vom Führersitz nur nach der einen Seite, weil das Steuer und andere Vorrichtungen des Wagens der Anbringung einer Tür an der anderen Seite hinderlich sind; hierauf hat bereits das BG. mit Recht hingewiesen. Auch aus diesem Grunde müßte der Hinweis der Rev. darauf, daß sich der Unfall der Kl. bei dem Aussteigen des Kutschers aus einem beliebigen anderen Fuhrwerk in ebenderselben Weise ereignet haben könnte wie bei dem Absteigen des Bekl. von dem Kraftwagen, selbst dann versagen, wenn es überhaupt darauf ankäme, daß der Unfall auf die Verwirklichung einer gerade dem Kraftfahrzeugverkehr eigentümlichen Gefahr zurückgeführt werden müßte (vgl. RG. 122, 273[2])). Vergeblich macht die Rev. noch auf das ihrer Meinung nach unannehmbare Ergebnis aufmerksam, daß der Bekl. nicht nach Maßgabe des § 18 KraftfG. haften würde, wenn er an der linken Straßenseite gehalten hätte und daher aus der links befindlichen Tür auf den Bürgersteig ausgestiegen wäre. Denn selbst wenn in H. nach Lage der örtlichen Polizeivorschriften (vgl. jetzt § 21 Abs. 1 Satz 1 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928, RGBl. I, 91) das Anhalten von Kraftfahrzeugen an der links der Fahrtrichtung gelegenen Straßenseite zulässig sein sollte, würde der Bekl. nach Maßgabe des § 18 KraftfG. für den Schaden, den er etwa einem auf dem Bürgersteig befindlichen Fußgänger beim Aussteigen zugefügt hätte, in derselben Weise haftbar sein wie der Kl., die sich auf dem Straßendamm bewegt hat. Endlich kommt es auch darauf nicht an, daß die Kl. mit dem Kraftwagen selbst gar nicht in Berührung gekommen ist, sondern nur mit dem absteigenden Führer. Denn das Gesetz stellt nur darauf ab, ob der Schaden „bei dem Betriebe" des Kraftfahrzeugs sich ereignet hat.

(U. v. 9. Dez. 1929; 217/29 VI. — Hamburg.) [Ka.]

6. **Zusammenstoß zwischen Kraftwagen und Fuhrwerk. Macht ein Ehemann Ansprüche seiner Frau geltend, so muß das Grundurteil eine Scheidung der Ansprüche des Mannes und der Frau ersehen lassen. Ist der Schaden durch Scheuen des Pferdes mitverursacht worden, so hat Prüfung nach § 833 BGB. und § 17 KraftfG. einzutreten.†)

Am 21. Juli 1927 fuhren der Kl. und seine Ehefrau auf einem zweirädrigen, mit einem Pferde bespannten Karren auf der 6,50 m breiten Landstraße von V. nach M.; sie saßen auf einem Brett, das auf den Seitenwänden des Wagen-

---

schriften des bürgerlichen Gesetzes geltende Verantwortlichkeit weit übersteigt, hat ihren Grund darin, daß durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges, insbes. durch seine allen anderen Straßenfahrzeugen überlegene Geschwindigkeit, Gefährdungen gegeben sind, die bei anderen Straßenfahrzeugen in diesem Maße nicht vorkommen.

Hält man sich diesen Gesetzeszweck vor Augen, dann muß gesagt werden, daß das Gesetz die besondere Haftpflicht nur dort eintreten lassen wolle, wo die besondere Gefährdung durch Kraftfahrzeuge gegeben sein kann.

Von einem auf der Straße ruhig stehengelassenen Fahrzeug ist aber jene besondere, mit der gefährlichen Eigenart des Kraftfahrzeuges verbundene Gefahr nicht zu besorgen. Die dadurch herbeigeführte Gefährdung ist vielmehr keine größere, als wenn ein anderer Wagen ähnlichen Umfanges, etwa ein Lastwagen, aufsichtslos auf der Straße stehengelassen wird. Es wird daher das auf der Landstraße stehengelassene Auto auch nach dem gesetzlichen Betriebsbegriffe nicht als ein im Betrieb befindliches Kraftfahrzeug angesehen werden können.

Der Begriff ‚Betrieb' ist ein relativer. Vom Standpunkte der Unternehmung, z. B. einer Kraftwagenunternehmung, mag ihr Wagen als im Betriebe befindlich angesehen werden, wenn er nur überhaupt im Dienste dieser Unternehmung verwandt wird, gleichgültig, ob er sich in einem bestimmten Zeitpunkte gerade bewegt oder steht und wartet. Spricht man aber vom Betriebe des Kraftfahrzeugs selbst, wie dies im Gesetze geschieht, dann kommt es darauf an, ob sich der Kraftwagen selbst oder doch dessen Motor im gegebenen Zeitpunkt bewegt oder aber, ob der Wagen bei abgestelltem Motor stillsteht, ohne daß es sich nur um ein augenblickliches Anhalten inmitten der Fahrt handelt. Ein derartig ruhigstehender Kraftwagen ist nicht im Betriebe" (Entsch. v. 3. Jan. 1929, Bd. XI Nr. 8).

Im praktischen Ergebnis ist die Auffassung des RG. dem Verunglückten günstiger, weil sie ihn von der Beweislast befreit, und in diesem sozialen Gesichtspunkt findet sie ihre innere Rechtfertigung, wenn auch die Begründung zu verwerfen ist. Der theoretische Streit über den Begriff des Betriebs würde aufhören, wenn die Beweislastregelung des KraftfG., des RHaftpflG., des LuftfG. für das ganze Gebiet der Verkehrsunfälle übernommen werden würde. Niemand wird verstehen, warum ein Führer, der von einem in völliger Ruhe befindlichen Kraftwagen absteigt, anders behandelt werden soll als ein Fahrer, der von einem Rad oder einem Pferdefuhrwerk absteigt (vgl. Isaac, Leitsatz C d, Verhandl. des Deutschen Juristentages 1928 Bd. 2 S. 204).

RA. Dr. Martin Isaac, Berlin.

[2]) JW. 1929, 914.

Zu 6. Das Urteil, das auf anerkannten Rechtsgrundsätzen beruht, und dem in allen Teilen zuzustimmen ist, bietet weniger

kastens ruhte. Ihnen entgegen kam der mit einem Anhänger versehene Lastkraftwagen des Bekl., der von dem Führer D. gesteuert wurde. Als die beiden Fahrzeuge einander näherkamen, begann das Pferd des Kl. zu scheuen. Es ging rückwärts, und der Karren wurde von dem inzwischen in Höhe desselben angelangten Kraftwagen angefahren und zur Seite gestoßen. Dabei fiel die Frau des Kl. herunter und wurde von dem Kraftwagen überfahren. Der verletzte Unterschenkel mußte ihr abgenommen werden. Der Kl. ist der Meinung, daß hierdurch seiner Frau insofern Schaden erwachsen sei, als ihre Erwerbsfähigkeit vermindert sei und infolge des Ausfalls ihrer Arbeitskraft in dem ihr gehörigen landwirtschaftlichen Betriebe bezahlte Hilfskräfte hätten eingestellt werden müssen, als seine Frau ferner zeitweise besonderer Hilfe bedürfe und als endlich ein Fuhrwerk für sie habe angeschafft werden müssen, um ihr insbes. den Kirchenbesuch zu ermöglichen. Für diesen Schaden macht der Kl. den Bekl. verantwortlich, indem er mit folgenden Anträgen Klage erhoben hat: „den Bekl. zu verurteilen, den Schaden zu ersetzen, der dem Kl. dadurch entstanden ist und weiter entsteht, daß der Kraftwagen des Bekl. seine Frau angefahren hat, sie gestürzt und überfahren ist, so daß sie das linke Bein bis über das Knie verloren hat; diesen Schaden vorbehaltlich weiterer Anträge auf 95 *RM* monatlich zu bemessen und den Bekl. zu verurteilen, diese Summe vom 21. Juli 1927 an zu zahlen."

Das OLG. hat den Klageanspruch auf Zahlung einer Rente dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Nachprüfung in rechtlicher Beziehung führt zu folgenden Ergebnissen.

1. Da die Revisionsbegründung nach dem 30. Juni 1929 eingegangen ist und mithin nach dem Zeitpunkt des Außerkrafttretens des EntlG. v. 28. März 1928 (RGBl. I, 120), so ist die Rüge der Verletzung der §§ 286, 139 ZPO. zulässig. Aber sie ist unbeachtlich, da die Rev. die Tatsachen nicht bezeichnet hat, welche den gerügten Mangel ergeben (§ 554 Abs. 3 Ziff. 2b ZPO.).

2. Das angef. Urt. führt aus: Die Klage sei auf die Bestimmungen des KraftfG. gestützt. Diese gewährten zwar dem Verletzten Ansprüche auf Schadensersatz, daneben aber nicht auch noch einem Dritten, wie dem Ehemann. Der Kl. habe jedoch ausdrücklich erklärt, daß er nur Ansprüche erheben wolle, welche seiner Frau, also nicht ihm, wegen Ausfalls ihrer Arbeitskraft und Minderung ihrer Erwerbsfähigkeit erwachsen seien. Solche Ansprüche könne auch der Kl. geltend machen, weil er als Ehemann dazu ein besonderes Recht habe (§ 1365 BGB.; soll wohl heißen § 1356 BGB. oder § 1363 das.).

Demgegenüber meint die Rev., das Urteil sei unklar und widerspruchsvoll und verletze den § 304 ZPO. Nach den vom Vorderrichter verwerteten Erklärungen des Kl. wolle dieser nur Ansprüche seiner Frau geltend machen. Es sei aber nicht erkennbar, auf welche Ansprüche sich die ganz allgemein gehaltene Urteilsformel erstrecken oder beschränken solle. Der BerR. hätte vor Erlaß des Grundurteils sich mit den einzelnen in Betracht kommenden Ansprüchen befassen müssen.

Diese verfahrensrechtliche Beschwerde ist begründet und deutet zugleich die durchgreifenden sachlich-rechtlichen Bedenken an, die zur Aufhebung des Urteils führen müssen.

a) Im Schriftsatz v. 11. Okt. 1928 hat der Kl. zwar, nachdem er vom Bekl. auf § 11 KraftfG. hingewiesen worden war, erklärt, er mache den Ersatz des Schadens geltend, den seine Frau durch Ausfall ihrer Arbeitskraft und Minderung ihrer Erwerbsfähigkeit erleide; zur Geltendmachung dieses Schadens sei er als Ehemann und Verwalter und Nießbraucher des Vermögens seiner Frau berechtigt. Aber der Kl. hat keine Veranlassung genommen, seinen Klageantrag dahin zu fassen, daß er den seiner Frau erwachsenen Schaden erstattet verlange. Der Klageantrag lautet vielmehr auf Ersatz des Schadens, der dem Kl. entstanden ist.

b) Die Annahme des BerR., der Kl. habe nur Schadensersatz für Ausfall der Arbeitskraft seiner Frau und Minderung ihrer Erwerbsfähigkeit verlangt, ist tatbestandswidrig. Denn nach dem vorgetragenen Schriftsatz v. 4. März 1929 hat der Kl. noch geltend gemacht, seine Frau bedürfe infolge des Unfalls häufig fremder Hilfe, wodurch die Annahme einer Stütze erforderlich geworden sei, und er habe für sie einen Pferdewagen anschaffen müssen, der mindestens 15 *RM* monatliche Unterhaltungskosten verursache. Nach dem Schlußabsatz der Entscheidungsgründe (Bl. 75) scheint auch dieser durch vermehrte Bedürfnisse der Frau des Kl. veranlaßte Schaden von dem Grundurteil umfaßt zu sein, ohne daß erörtert ist, ob ein solcher Schaden entstanden ist, ob er nach den Vorschriften des KraftfG. erstattungsfähig ist und ob der Kl. ihn einklagen kann.

c) Die Frau des Kl. erhält aus Anlaß des Unfalls von der landw. BerGen. eine monatl. Unfallrente von 33 *RM*. Der Vorderrichter hält die Berücksichtigung dieser Rente im Grundurteil nicht für geboten, weil der Kl. sie bei der Schadensberechnung bereits selbst in Abzug gebracht habe. Es fehlt jedoch die Feststellung, daß der entstandene vom Bekl. zu ersetzende Gesamtschaden 33 *RM* monatlich übersteigt.

d) Der erste Teil des Klageantrags, von dem nicht wohl angenommen werden kann, daß er ohne jede Bedeutung sein soll, ist als Feststellungsklage (§ 256 ZPO.) aufzufassen. An dieser Feststellung hat der Kl. schon im Hinblick auf die Verjährungsvorschriften des § 852 BGB. und des § 14 KraftfGes. ein erhebliches Interesse. Der Antrag ist in dem angefochtenen Urteil nicht beschieden. Dieser Mangel könnte allerdings, da der Kl. Anschlußrevision nicht eingelegt hat, zu einer Aufhebung des angefochtenen Urteils nicht führen (§ 559 ZPO.), aber die erneute Verhandlung wird dem OLG. Gelegenheit geben, diesem Mangel abzuhelfen und gegebenenfalls in der Urteilsformel zum Ausdruck zu bringen, daß der Schaden nur insoweit dem Kl. zu erstatten ist, als der Ersatzanspruch nicht auf die Berufsgenossenschaft übergegangen ist (§ 1542 RVO.).

e) Das BG. geht davon aus, daß die Klage auf die Bestimmungen des KraftfG. gestützt sei. Wäre diese Annahme richtig, so würde sich der Umfang der Schadensersatzpflicht des Bekl. aus § 11 KraftfG. erschöpfend ergeben. Danach hätte der Bekl. einmal die Heilungskosten zu erstatten, deren Ersatz zu verlangen der Kl. sich in der Klageschrift (Bl. 2) vorbehalten hat und auf die sich der Feststellungsantrag erstreckt. Ferner wäre der Bekl. verpflichtet, den Vermögensnachteil zu ersetzen, den die Verletzte, also die Frau des Kl., nicht der Kl. selbst — anders nach § 845 Satz 1 BGB. (vgl. RGRKomm., 6. Aufl., Erl. 4 zu § 845 Bd. II S. 652; ferner Müller, Automobilgesetz, 5. Aufl., Anm. zu § 11 KraftfG. S. 299, 300) — dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung ihre Erwerbsfähigkeit gemindert oder eine Vermehrung ihrer Bedürfnisse eingetreten ist. In ersterer Beziehung hat der Kl. nichts darüber vorgetragen, daß etwa seine Frau auf Arbeit bei dritten Personen gegangen sei oder daß sie selbständig ein Erwerbsgeschäft betreibe (§ 1367 BGB.); zur Einklagung eines insoweit entstandenen Schadens wäre der Kl. auch gar nicht befugt (§ 1380 Satz 1 BGB.). Der Kl. behauptet vielmehr nur, daß er die Dienste entbehren müsse, welche seine Frau vor ihrem Unfall im Hauswesen und in dem zum eingebrachten Gut gehörigen landwirtschaftlichen Betriebe geleistet habe, und daß er deshalb bezahltes Hilfspersonal habe einstellen müssen (§ 1356 Abs. 2 BGB.). Nun liegt anscheinend dem angefochtenen Urteil die Annahme zugrunde, daß der Kl. und seine Frau im gesetzlichen Güterstande (§§ 1363 ff. BGB.) leben. Diese Annahme ist nicht zu beanstanden, da die Ehe erst nach dem 31. Dez. 1899 geschlossen ist und der Kl. selbst von dem Bestehen des gesetzlichen Güterrechts auszugehen scheint. Immerhin hätte die Angabe in dem Armutszeugnis, es sei ein Ehevertrag vorhanden (Bl. 3R der Armenrechtsakten) zur Ausübung der richterlichen Fragepflicht (§ 139 ZPO.) An-

---

Interesse in bezug auf eine bestimmte Rechtsfrage als durch die Fülle von Gesichtspunkten, zu deren Erörterung das aufgehobene Urteil der Vorinstanz Anlaß gibt. Die Verfolgung von Schadensersatzansprüchen, die zugleich auf Grundsätze der Gefährdungshaftung und Bestimmungen über unerlaubte Handlungen gestützt werden, bereitet vielfach Parteien und Gerichten sowohl in prozessualer als auch materiellrechtlicher Hinsicht Schwierigkeiten, zumal wenn es sich — wie im vorliegenden Falle — um Ersatzansprüche von Personen handelt, denen Versicherungsträger nach der RVO. Leistungen mit der sich aus § 1542 ergebenden Wirkung gewährt haben. Die Entsch. des RG. ist für die Beurteilung solcher Fälle sehr lehrreich.

RA. Dr. Franz Seligsohn, Berlin.

laß geben können. Herrscht aber in der Ehe des Kl. das gesetzliche Güterrecht, so gehört der Erwerb der Frau nach § 1356 Abs. 2 BGB. dem Mann (RG. 64, 323). Durch den Wegfall oder die Minderung dieses Erwerbs wird also der Mann und nicht die Frau der Regel nach geschädigt (RG. 63, 195; 77, 99[1]); 79, 230[2])); nur dann würde auch die Frau geschädigt sein, wenn die infolge Wegfalls ihrer Arbeitskraft notwendig gewordene Einstellung einer Hilfskraft auf das Maß des der Frau vom Mann zu gewährenden Unterhalts Einfluß ausüben würde (RGUrt.: SeuffArch. 63, 456). Eine solche Sachgestaltung aber hat der Kl. bisher nicht behauptet. Dagegen ist bei bestehender allgemeiner Gütergemeinschaft (§ 1438 BGB.; RG. 73, 310[3]); RGUrt.: JW. 1914, 46[14]), Errungenschaftsgemeinschaft (§ 1519 Abs. 1 BGB.) oder Fahrnisgemeinschaft (§ 1549 das.; RGWarn. 1914 Nr. 258) das Gesamtgut und damit auch die Frau geschädigt, wenn ihr Erwerb gemäß § 1356 Abs. 2 BGB. beeinträchtigt ist. Anders ist die Frage, ob der Mann oder die Frau einen Vermögensnachteil erleidet, wenn infolge eines Unfalls eine Vermehrung ihrer Bedürfnisse eintritt, zu entscheiden. Im Falle des gesetzlichen Güterstandes trifft der Schaden zwar mittelbar den Mann (§§ 1360 Abs. 1, 1389 Abs. 1 BGB.), im Falle der gütergemeinschaftlichen Güterstände mittelbar das Gesamtgut (§§ 1458, 1529 Abs. 1, 1549 BGB.). Aber die unmittelbar Geschädigte ist, ebenso wie bezüglich der Heilungskosten, die Frau. Nach alledem trifft die Rechtsansicht des Kl., daß er die Zahlung der Rente für Schäden beanspruche, die seine Frau erlitten habe, in Ansehung der für entgangene Dienste der Frau begehrten Rente nicht zu und die Klage müßte insoweit — abgesehen von dem Feststellungsanspruch, soweit es sich um den Ersatz der Heilungskosten handelt — abgewiesen werden, und zwar nicht etwa, weil dem Kl. die Klagebefugnis mangeln würde, sondern weil Ersatz von Schäden verlangt wird, zu deren Wiedergutmachung das KraftfG. den Kraftfahrzeughalter nicht verpflichtet. Soweit dagegen der Kl. eine Rente wegen vermehrter Bedürfnisse seiner Frau beansprucht, ist die Forderung an sich begründet (§ 11 KraftfG.); aber diese Rente müßte von der Rente für entgangene Dienstleistungen gesondert (RGRKomm. a. a. O. Erl. 2c zu § 843 S. 642) und besonders geprüft werden. Hieran fehlt es bisher.

3. Des weiteren führt die Rev. folgendes aus. Bei der Häufigkeit der Kraftwagen auf den Landstraßen und der Gewöhnung der Pferde an den Kraftwagenverkehr, namentlich an das damit verbundene Geräusch, dürfe der Kraftfahrzeugführer damit rechnen, daß das Scheuen eines Pferdes nur vorübergehend sein werde. Auf die Einzelheiten vor dem Zusammenstoß der beiden Wagen komme es wenig an, sondern nur auf den letzten Augenblick. Irgendein Verschulden des D. könne in seinem Verhalten nicht gefunden werden. Entscheidend sei, daß der Zusammenstoß nur dadurch herbeigeführt worden sei, daß das Pferd den Karren rückwärts und so in die Fahrbahn des Kraftwagens, der sonst vorbeigekommen wäre, gedrängt habe; die Launen eines scheuenden Pferdes seien unberechenbar.

Diese Ausführungen stehen teils mit den bestehenden gesetzlichen Vorschriften, teils mit dem festgestellten Sachverhalt (§ 561 Abs. 2 ZPO.) in Widerspruch. Die Pflichten des Kraftfahrzeugführers gegenüber anderen Straßenbenutzern und insbes. Pferdefuhrwerken gegenüber ergeben sich aus der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht (§ 276 Abs. 1 Satz 2 BGB.) und aus den §§ 17 ff. KraftfVerkVO. in der zur Zeit des Unfalls geltenden Fassung v. 5. Dez. 1925 und 28. Juli 1926 (RGBl. I, 439 und 425). Nach den rechtsbedenkenfreien Feststellungen des BerR. ist D., obwohl er merkte, daß das Pferd des Kl. zu scheuen begann, und obwohl er in der Lage gewesen wäre, rechtzeitig anzuhalten und dadurch den Unfall zu vermeiden, mit seinem sehr schwer beladenen und daher schwer bremsbaren Wagen mit der unverminderten Geschwindigkeit von 25 km je Stunde auf der nur schmalen Straße mit besonders klapperndem Geräusch weitergefahren, ja er hat sogar die Auswirkungen seiner unsachgemäßen Fahrt auf das Pferd noch durch häufiges Hupen auf die Spitze getrieben, obwohl zur Abgabe von Signalen kein Anlaß bestand. Damit hat D. zum mindesten grob fahrlässig (§ 276 BGB.) gehandelt und den Vorschriften der §§ 20, 19 Abs. 2, 17 Abs. 1, 2, 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. zuwidergehandelt. Seine Schadensersatzpflicht ergibt sich daher sowohl aus § 823 Abs. 1 wie auch aus § 823 Abs. 2 BGB. (RG. 84, 425) und davon, daß der Bekl. den Entlastungsbeweis aus § 7 Abs. 2 KraftfG. geführt hätte, kann keine Rede sein.

4. Begründet ist dagegen die letzte Revisionsbeschwerde, mit der geltend gemacht wird, daß der Vorderrichter die Rechtslage nach § 833 BGB. und, wie hinzuzufügen ist, nach § 17 KraftfG. nicht gewürdigt habe. Daß der Schaden auch durch das Pferd, das sich zur Unfallzeit der Lenkung des Führers entzogen hatte, verursacht worden ist; ist nach der festgestellten Sachlage unbedenklich anzunehmen. Wer Halter des Tieres (vgl. RG. 52, 118) war, ist bisher nicht erörtert. Es wird aber davon ausgegangen werden können, daß der Kl. und seine Frau oder einer von ihnen Halter war. Dann aber mußte die Tiergefährdung gegenüber der Betriebsgefahr des Kraftwagens gemäß § 833 Satz 1 BGB., § 17 Abs. 2 KraftfG. abgewogen werden, sofern sich nicht der Kl. auf § 833 Satz 2 BGB. mit Erfolg berufen und dadurch seine Ersatzpflicht ablehnen kann (RG. 96, 130; Müller a. a. O. Anm. DIa1 zu § 17 KraftfG. S. 354 bis 356). Denn die Ausgleichungspflicht nach § 17 besteht nur, wenn eine Schadensersatzpflicht begründet ist; sie ist nur eine Wirkung der letzteren; der § 17 führt nicht etwa eine an sich nicht begründete Schadensersatzpflicht neu ein (RG. 84, 431; 123, 165[4])). Auf das Vorliegen der Voraussetzungen des § 833 Satz 2 BGB. hat sich der Kl. bisher nicht berufen. Es mag anzunehmen sein, daß das Pferd seiner Erwerbstätigkeit zu dienen bestimmt war. Ob aber das OLG. den dem Kl. obliegenden Beweis, daß er bei der Beaufsichtigung des Tieres die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, als erbracht ansieht, ergeben die Urteilsgründe nicht mit Sicherheit; der Vorderrichter hat diese Frage in anderem Zusammenhange und bei anderer Beweislast erörtert. Sollte das BG. auf Grund der erneuten Verhandlung zu dem Ergebnis kommen, daß dem Kl. der § 833 Satz 2 BGB. nicht zur Seite steht, so würde bei der dann nach § 17 KraftfG. gebotenen Abwägung der Umstände auf die Tatsache, daß D. durch sein grob schuldhaftes Verhalten die Tiergefahr gesteigert hat, die gebührende Rücksicht zu nehmen sein.

5. Dem Urteil liegt die Auffassung zugrunde, daß der Kl. den Bekl. nur aus § 7 KraftfG. haftbar machen wolle. Zuzugeben ist, daß der Kl. diese Auffassung durch seine Bemerkung begünstigt hat, im Strafverfahren sei die Schuld des D. verneint und dieser daher rechtskräftig freigesprochen worden; der Bekl. hafte aber als Halter des Kraftwagens gemäß §§ 7, 11 KraftfG. im Umfange der VO. v. 6. Febr. 1924 (RGBl. I, 42). Diese Rechtsauffassung war völlig fehlsam. Denn einmal ist der Zivilrichter an strafgerichtliche Urteile nicht gebunden (§ 14 Abs. 2 Ziff. 1 EGZPO.); ferner sind die Rechtsbegriffe der Fahrlässigkeit im strafrechtlichen Sinn und im zivilrechtlichen Sinn keineswegs dieselben; endlich setzt die Haftung des Geschäftsherrn aus § 831 BGB. nicht ein Verschulden des Angestellten, sondern lediglich einen objektiv widerrechtlichen Eingriff in eines der nach § 823 Abs. 1 BGB. geschützten Rechtsgüter voraus (RGRKomm. Erl. 4 zu § 831), wenn auch das Fehlen eines Verschuldens des Angestellten dem Geschäftsherrn die Führung des in § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. nachgelassenen Entlastungsbeweises erleichtert (RGRKomm. a. a. O. Erl. 7). Jene verfehlte Rechtsansicht des Kl. berechtigte das OLG. um so weniger, von einer Prüfung des Sachverhalts aus dem Gesichtspunkt des § 831 BGB. Umgang zu nehmen, als der Kl. in seinen späteren Schriftsätzen ein Verschulden D.s an dem Unfall behauptet hatte und der Vorderrichter ein solches als festgestellt erachtet hat. Der Kl. hatte alle Tatsachen dem Gericht unterbreitet, welche zu einer Verurteilung des Bekl. aus dem rechtlichen Gesichtspunkt des § 831 BGB. führen konnten. Die rechtliche Prüfung dieser Tatsachen auch aus § 831 BGB. war Sache des Gerichts. Diese Prüfung hätte um so weniger unterlassen werden dürfen, als die Haftung des Bekl. auf Grund des § 831 BGB. den Kl.

[1]) JW. 1912, 104. [2]) JW. 1912, 755. [3]) JW. 1910, 652.

[4]) JW. 1929, 917.

bei weitem günstiger stellen würde (vgl. §§ 843, 845, auch § 847 BGB.; vgl. hierzu RG. 88, 317[5]); 99, 264) als die Haftung nach den §§ 11, 12 KraftfG. Vor allem kann der Kl. gemäß § 831 BGB. den ihm selbst erwachsenen Schaden nicht minder geltend machen wie den Schaden seiner Frau (§ 1380 Satz 1 BGB.), vorausgesetzt, daß in letzterer Beziehung nicht etwa ein Ehevertrag zu einer anderen Beurteilung führt. Durch seine rechtsirrige Erklärung, er wolle nur den seiner Frau erwachsenen Schaden einklagen, wird der Kl. an der Verfolgung seiner Schadensersatzansprüche in dem gegenwärtigen Prozeß nicht gehindert. Eine Klageänderung (§ 257 ZPO.) kommt nirgends in Frage; denn nicht das tatsächliche Vorbringen des Kl. wird geändert, es ändern sich nur die rechtlichen Gesichtspunkte, unter denen das Vorbringen zu würdigen ist.

Nun würde zwar nach dem festgestellten Sachverhalt die Haftung des Bekl. aus § 831 BGB. grundsätzlich zu bejahen sein, da der Entlastungsbeweis aus Abs. 1 Satz 2 das. bisher nicht angetreten ist. Allein einer Aufrechterhaltung des angefochtenen Urteils aus diesem Grunde (§ 563 ZPO.) steht namentlich die Tatsache entgegen, daß das BG. den Sachverhalt nach § 17 KraftfG. noch nicht geprüft hat. Die erneute Verhandlung wird dem Bekl. Gelegenheit geben, den in den Armenrechtsakten Bl. 7, 8 in Aussicht gestellten Entlastungsbeweis bezüglich des D. anzutreten. Darauf, daß bez. dieses Entlastungsbeweises sowohl für die Auswahl (RG. 84, 423; RGUrt.: JW. 1911, 41; RGRKomm. Erl. 5a zu § 831) wie für die allgemeine Pflicht (§ 831 BGB.) zur Beaufsichtigung des Kraftfahrzeugführers (RG. 120, 161[6]); RGUrt. v. 15. Nov. 1928, VI 76/28[7]): FrankfurtAK. 1929, 117 und v. 7. April 1930, VI 400/29 [oben S. 2849]) zwecks Wahrung der Verkehrssicherheit ein strenger Maßstab anzulegen ist, sei hingewiesen.

(U. v. 19. Mai 1930; 576/29 VI. — Düsseldorf.) [Ka.]

b) Strafsachen.

Berichtet von Justizrat Dr. Drucker, Leipzig und Rechtsanwalt Dr. Alsberg, Berlin.

I. Materielles Recht.

1. Verkehrsrecht.

Führerschein.

7. § 230 Abs. 2 StGB. ist nicht anwendbar gegen einen Kraftfahrzeugführer, dem der Führerschein entzogen ist. †)

Die StrK. hat ohne ausreichende Begründung gegen den BeschwF. auch den § 230 Abs. 2 StGB. angewendet. Sie bemerkt in dieser Beziehung, daß der Angekl. die Vorsicht, zu deren Beobachtung er als gewerbsmäßiger Fahrer verpflichtet war, außer acht gelassen habe.

Diese formelhafte Begründung, die im wesentlichen nur den Wortlaut des Gesetzes wiedergibt, genügt hier nicht, weil das von der StrK. in Bezug genommene schöffengerichtliche Urt. Zweifel darüber nahelegt, ob der BeschwF. als gewerbsmäßiger Kraftwagenführer anzusehen ist. Denn danach war ihm der Führerschein entzogen und führte er den Kraftwagen an dem in Rede stehenden Tage nur ausnahmsweise infolge eines besonderen außergewöhnlichen Umstandes. Nun kann zwar auch eine erstmalige Handlung als Berufs- oder Gewerbebetätigung erscheinen; dies jedoch nur, wenn der Täter sich ihre stetige Wiederholung als Lebenszweck oder Erwerbsquelle vorgesetzt hat. So liegt die Sache nicht bei einem Gewerbetreibenden, der die Kraftwagenführung einem eigens angestellten Wagenführer übertragen hat und nur ausnahmsweise durch einen besonderen Umstand veranlaßt wird, sich persönlich ihr zu unterziehen (RGUrt. v. 7. Okt. 1926, 3 D 725/26).

Die Rechtsauffassung der StrK. würde auch dann nicht zutreffen, wenn sie etwa davon ausgegangen wäre, die Anwendung der bezeichneten Bestimmung rechtfertige sich schon dann, wenn feststehe, daß der BeschwF. zu irgendeiner der Tat vorausgegangenen Zeit berufs- oder gewerbsmäßig als Kraftwagenführer tätig gewesen sei.

(3. Sen. v. 17. Okt. 1929; 3 D 861/29.) [D.]

8. §§ 2—5, 24 KraftfG.; §§ 14f. KraftfVerkVO.; § 363 StGB. Der Führerschein gehört nicht zu den in § 363 StGB. genannten Zeugnissen. †)

Die Allgemeinheit hat ein Interesse daran, daß die Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen durch den Kraftfahrzeugverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Deshalb ist dieser durch eingehende gesetzliche Vorschriften geregelt. Nicht jeder darf ein Kraftfahrzeug führen. Vielmehr bedarf, wer auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führen will, der obrigkeitlichen Erlaubnis, die nur erteilt wird, wenn der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung dargetan hat und auch sonst die körperlichen, geistigen und sittlichen Eigenschaften besitzt, durch die der Schutz und die Sicherheit der übrigen am Straßenverkehr beteiligten Personen verbürgt wird. Den Nachweis der Erlaubnis hat der Führer durch eine Bescheinigung („Führerschein") zu erbringen (§§ 2—5, 24 KraftfG.; §§ 14ff. KraftfVerkVO.). Der Besitz des Führerscheins gewährleistet sonach bestimmte Befugnisse öffentlich-rechtlicher Natur, und wer ein solches Zeugnis fälschlich anfertigt oder verfälscht, verstößt nicht nur allgemein gegen die Rechtsordnung, sondern verletzt ein bestimmtes öffentliches Recht. Hiernach kann ein

[5]) JW. 1916, 1276. [6]) JW. 1928, 1721. [7]) JW. 1929, 912.

Zu 7. Das Urteil ist nicht richtig, wennschon seine Knappheit an sich zu loben ist. Von der Entziehung des Führerscheins kann die Anwendbarkeit des § 230 Abs. 2 keinesfalls abhängen. Sie beruht doch auf der besseren Einsicht des Täters in die Gefahren, die er sich durch die Ausübung seines Berufes oder Gewerbes verschafft haben soll. Verliert er die bessere Einsicht wieder, wenn ihm der Führerschein entzogen wird? Im Gesetz (§ 230 Abs. 2) steht nichts davon, daß der Täter den Beruf oder das Gewerbe gerade ausüben müsse. Die vermöge seines Berufes, seines Gewerbes gesammelte bessere Erfahrung und Umsicht ist für ihn unverlierbarer Besitz. Er behält sie, auch wenn er sein Gewerbe nicht mehr ausübt oder wenn wie hier die Behörde seine Betätigung in dem bisherigen Gewerbe mißbilligt und ihm den Führerschein entzieht. Zutreffend umschreibt das RG. selbst die Gewerbebetätigung dahin, der Täter müsse sich als Lebenszweck oder Erwerbsquelle vorgesetzt haben, sie stetig zu wiederholen. Diese Absicht bestand annehmbar hier weiter, wenn er überhaupt „zu irgendeiner der Tat vorausgegangenen Zeit berufs- oder gewerbsmäßig als Kraftwagenführer tätig gewesen" war und ihm jetzt seine fernere Tätigkeit in diesem Lebensberuf nur dadurch untersagt wird, daß die Behörde den Führerschein wieder einzieht.

Richtig dagegen ist der Satz des Urteils, daß derjenige Gewerbetreibende die Führung von Kraftwagen nicht als Lebenszweck oder Erwerbsquelle ausübe, der nur ausnahmsweise und durch einen besonderen Umstand veranlaßt den Kraftwagen selbst lenke. Gerade die hier aufgestellte Ansicht, die von der Meinung anderer Senate des RG. abweicht, habe ich in einem in LZ. 1929 Heft 24 erschienenen Aufsatz näher zu begründen versucht. Dort wird im wesentlichen ausgeführt an der Hand mehrerer Beispiele, daß die strengere Haftung aus § 230 Abs. 2 StGB. sich lediglich auf die eigentlichen Berufs- und Erwerbsgeschäfte beschränke. Z. B. ein Chemiker von Beruf bringt ein von ihm erfundenes Schlafmittel in den Handel. Bei seiner Frau, die es einnimmt, treten starke Herzbeschwerden auf. Hier haftet er für die Gesundheitsstörungen nach § 230 Abs. 2. Denn er hat die Aufmerksamkeit außer acht gelassen, zu der er vermöge seines Berufes oder Gewerbes besonders verpflichtet war. Die Herstellung eines einwandfreien Schlafmittels gehörte ja zu den eigentlichen Obliegenheiten seines Gewerbes, das er als Lebenszweck und Erwerbsquelle sich vorgesetzt hatte. Dagegen fällt das einwandfreie Führen von Kraftwagen selbst dann nicht in den Kreis seiner Gewerbepflichten, wenn er den Kraftwagen in oder bei Ausübung seines Gewerbes benutzt. Er kann sich doch auch gar nicht darin betätigen, während er den Kraftwagen steuert.

OLGR. Binding, Dresden.

Zu 8. Das RG. hat sich, soweit ersichtlich, in seiner umfangreichen Rspr. zu § 363 StGB. bisher mit der Frage noch nicht beschäftigt, ob die Fälschung und Verwendung eines Kraftfahrzeug-Führerscheins unter diese Strafbestimmung fällt. Die nunmehrige, die Frage verneinende Entsch. liegt ganz in der Linie der ständ. Rspr. des RG.

Nach der Fass. der §§ 267, 268, 270 und 363 StGB. besteht hinsichtlich des Gegenstandes der Fälschung und der Willensrichtung des Täters kein begrifflicher Unterschied, und es ist nicht möglich, nach scharfen begrifflichen Unterscheidungsmerkmalen des äußeren und inneren Tatbestands die strafbaren Handlungen der einen von denen der anderen Art mit sicherer Bestimmtheit zu sondern.

nach § 2 Abs. 2 KraftfG. ausgestellter Führerschein nicht zu den im § 363 StGB. genannten Zeugnissen gerechnet werden (RGSt. 8, 37 [38]; 38, 145 [147]; 60, 161 [162], 375 [377]).

(3. Sen. v. 17. Juni 1929; 3 D 474/29.) [A.]

Halter eines Kraftfahrzeugs.

9. § 24 Abs. 2 KraftfG. „Halter eines Kraftfahrzeugs" ist derjenige, der das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt, gleichviel ob er Eigentümer, Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher o. dgl. ist. †)

Der Angekl. R. betreibt eine Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätte und befaßt sich daneben mit der Vermittlung des Verkaufs von Kraftfahrzeugen und mit dem hierbei erforderlichen Vorfahren der Wagen; er besitzt den Führerschein. Der Mitangekl. U. ist gelernter Elektromechaniker; er war bei R. als Volontär und Praktikant tätig; einen Führerschein besitzt er nicht, hat aber gleichwohl schon wiederholt mit dem Wissen R.s auf öffentlichen Straßen Kraftwagen gesteuert. Im Jahre 1927 hatte die N.er Kleinauto-Vertriebsgesellschaft einen ihr gehörigen Personenkraftwagen zunächst zur Reparatur in die Werkstätte R.s verbracht und weiterhin zum Zwecke der Vermittlung des Verkaufs dort belassen; sie hat ferner dem R. die Erlaubnis gegeben, den Wagen beliebig für eigene Zwecke zu benutzen; R. brauchte hierfür keine Vergütung zu zahlen, mußte aber Betriebsstoffe u. dgl. auf seine Kosten beschaffen und für alle vorkommenden Beschädigungen aufkommen. — Am 4. Mai 1928 fuhren die beiden Angekl. mit dem eben erwähnten Kraftwagen von N. nach H. Zunächst lenkte R. den Wagen. Nach einer Fahrpause, während welcher U. den Wagen wegen einer vermeintlichen Störung untersucht hatte, sagte R. zu U.: „Bleib sitzen, fahr nur du weiter!" Von da ab lenkte U. den Wagen, während R. neben ihm saß. Er fuhr mit einer Geschwindigkeit von 50—55 Stundenkilometer, schnitt eine Linkskurve, so daß der Wagen eine kurze Strecke auf der linken Straßenseite fuhr und stieß hierbei mit einem entgegenkommenden Motorradfahrer zusammen. Dieser kam zu Falle, wurde schwer verletzt und starb im Krankenhaus an einer hinzutretenden Infektion.

Auf Grund dieses Sachverhalts wurde U. eines Vergehens der fahrlässigen Tötung nach § 222 Abs. 2 StGB. in Tateinheit mit einem Vergehen nach § 24 Abs. 1 KraftfahrzG. und einer Übertretung nach § 21 KraftfVerkVO., R. eines Vergehens der fahrlässigen Tötung nach § 222 Abs. 2 StGB. in Tateinheit mit einem Vergehen nach § 24 Abs. 2 KraftfG. schuldig befunden.

Der Rev. des Angekl. R. kann eine Folge nicht gegeben werden.

Mit Recht haben die Vorderrichter angenommen, daß R. „Halter des Kraftfahrzeugs" i. S. des KraftfG. gewesen ist. Nach der Begründung zum Entw. eines KraftfG. von 1908 (S. 12) ist als „Halter" anzusehen, wer das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat, insbes. den Führer anstellt, die Betriebsmittel beschafft und die Reparationen vornehmen läßt, ohne daß es dabei einen Unterschied begründet, ob er Eigentümer des Fahrzeugs ist oder als Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher usw. das Fahrzeug verwendet; nicht als Halter des Fahrzeugs hat dagegen derjenige zu gelten, dem lediglich die Benutzung des Fahrzeugs, sei es entgeltlich, sei es unentgeltlich, überlassen wird, während der Überlassende nach wie vor die Kosten trägt, die durch die Aufbewahrung, Unterhaltung und Benutzung des Fahrzeugs verursacht werden. Die bisherige Rspr. des RG. in Zivilsachen

In beiden Fällen stehen — öffentliche oder private — Urkunden in Frage, müssen sie falsch angefertigt oder verfälscht sein, sowie zum Zwecke der Täuschung gebraucht werden. Wenn sohin auch ein grundsätzlicher Unterschied nicht besteht, so hat doch die Rspr. gewisse Richtpunkte herausgearbeitet, nach denen zu entscheiden ist, welches Strafgesetz auf eine Handlung anzuwenden ist, um dem Willen des Gesetzgebers und dem Zwecke des Strafgesetzbuches gerecht zu werden.

Zu den Urkunden des § 363 StGB. gehören diejenigen nicht, die einer Person ein bestimmtes konkretes Recht verleihen oder zum Nachweis eines solchen Rechtes dienen (RGSt. 42, 249). Der Führerschein verleiht zwar kein konkretes Recht, aber er dient zum Nachweis eines solchen. Nach § 2 KraftfG. § 14 KraftfVerkVO. „bedarf, wer auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führen will, der Erlaubnis der zuständigen Behörde. Den Nachweis der Erlaubnis hat der Führer durch eine Bescheinigung (Führerschein) zu erbringen". Wer einen Führerschein fälscht, setzt sich also in den Besitz einer Beweisurkunde dafür, daß ihm die für das ganze Reich geltende Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen, eine konkrete Berechtigung, erteilt sei. Der Führerschein ist darum kein Fähigkeitszeugnis" i. S. § 363; sein Besitz bestätigt nicht nur die Ablegung und das Bestehen der Führerprüfung, also die Erlangung gewisser Kenntnisse und Fähigkeiten, sondern auch das Bestehen der sonstigen Voraussetzungen, von denen die Erteilung der Fahrerlaubnis nach § 2 KraftfG. abhängig ist.

Was die subjektive Seite der Tat anlangt, so ist aus der vorliegenden Entsch. nicht zu ersehen, in welcher Weise und zu welchem Zwecke der Angekl. von dem Führerschein Gebrauch gemacht hat. Es werden nur die schon wiederholt ausgesprochenen Grundsätze angewendet: der § 363 trifft nur zu, wenn der Täter von der unbestimmten, allgemeinen Absicht geleitet ist, sich günstigere Aussichten für sein Fortkommen, nämlich für die Fristung seines Unterhalts, überhaupt für die Besserung seiner ganzen wirtschaftlichen Lebensstellung, zu verschaffen (RGSt. 52, 211), nicht aber, wenn er die Absicht hat, ein konkretes eigenes Recht zu gebrauchen oder ein konkretes öffentliches Recht zu verletzen (RGSt. 39, 75; 52, 186) — hier das Recht, auf öffentlichen Wegen ein Kraftfahrzeug zu führen, und das Recht des Staates, aus sicherheitspolizeilichen Gründen nur solchen Personen das Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen zu erlauben, die bestimmten Anforderungen genügen.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Zu 9. Von Müller (AutomobilG., 5. Aufl., Anm. 11 zu § 16 KraftfVerkVO., C III zu § 21 KraftfG., B III c zu § 23 KraftfG.) wird die Meinung vertreten, der Halterbegriff des § 7 KraftfG. dürfe nicht ohne weiteres auf die Verkehrsvorschriften der KraftfVerkVO. und die Strafvorschriften des KraftfG., die in den §§ 23, 24 ebenfalls den Halterbegriff verwenden, übertragen werden, weil der für die Auslegung des Begriffs i. S. der Haftpflicht wesentliche Gedanke, daß, wer die wirtschaftlichen Vorteile des Fahrzeugs genieße, auch die Lasten (der Schadenshaftung) zu tragen habe, auf dem Gebiete der strafrechtlichen Bestimmungen keine maßgebende Rolle spielen könne. Diese Auffassung hat weder sonst im Schrifttum (vgl. Hellingrath-Michel, Kraftfahrrecht, 4. Aufl. S. 14) noch in der Rechtsprechung (vgl. KG. Urt. v. 31. Okt. 1927, 11. Juni 1928 u. 7. Febr. 1929) Anklang gefunden. Das BayObLG. ist ihr in einem Urt. v. 22. März 1929, RevReg. I 98/29 (DAR. 1929, 301) mit eingehender Begründung entgegengetreten. Nunmehr hat sich in der vorliegenden Entsch. auch das RG. auf den anderen Standpunkt gestellt, indem es ohne weitere Begründung erklärt, der erkennende Strafsenat trete der den Halterbegriff i. S. der Haftpflichtbestimmungen festlegenden ständigen Rspr. der Zivilsenate bei, und den Begriff des Halters i. S. des § 7 KraftfG. ohne weiteres auch für den § 24 KraftfG. verwendet. Nach der Anschauung Müllers wäre der Angekl. R. schon in seiner Eigenschaft als Werkstättebesitzer, der das Kraftfahrzeug auf Bestellung des Eigentümers zur Ausbesserung in seine Werkstätte aufgenommen hat und es nach Beendigung der Arbeit zu einer die Erprobung des Erfolgs der Ausbesserung bezweckenden Fahrt verwenden durfte, als Halter i. S. des § 24 KraftfG. anzusehen gewesen. Das RG. lehnt aber diese Annahme ab und betrachtet den Angekl. nur deshalb als Halter, weil er die Erlaubnis hatte, den Wagen beliebig für eigene Zwecke zu gebrauchen, dafür aber auch die Betriebsstoffe und dergleichen auf eigene Kosten beschaffen und für alle vorkommenden Beschädigungen aufkommen mußte, sohin sein Verhältnis zum Wagen sich dem des Entleihers näherte, der Nutzen aus dem Wagen zieht und die Kosten dafür bestreitet.

Daß der Halter zugleich eines mit dem Verg. nach § 24 Abs. 2 KraftfG. in Tateinheit zusammentreffenden Verg. der fahrlässigen Tötung schuldig erkannt wird, ist völlig in Ordnung. Das tateinheitliche Zusammentreffen des Verg. nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 KraftfG. mit dem Verg. nach § 222 oder § 230 StGB. hat das RG. schon wiederholt angenommen (vgl. RGSt. 59, 317 = DJZ. 1926, 313); auch der Führer kann durch Überlassung des Steuers an einen Ungeübten fahrlässige Körperverletzung begehen (RG. vom 21. Febr. 1927: JW. 1927, 2705). Die Entsch. nimmt eine zweifache Pflichtwidrigkeit des Halters an: die Bestellung eines der nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten Entbehrenden zum Führer und die Nichtbefolgung der durch dieses Tun begründeten Rechtspflicht zur ständigen Beaufsichtigung des ungeeigneten Führers. Beide Pflichtwidrigkeiten waren ursächlich für den rechtswidrigen Erfolg der Tötung, da sie Bedingungen für dessen Eintritt setzten.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

steht mit diesen Grundsätzen im Einklang. Auch nach dieser Rspr. ist Halter eines Kraftfahrzeugs, wer es für eigene Rechnung im Gebrauch hat — also Nutzen daraus zieht und die Kosten dafür bestreitet — und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt, gleichviel ob er Eigentümer, Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher o. dgl. ist (vgl. RG. 77, 348; 78, 179; 87, 137; 91, 269; 93, 222). Der erk. Sen. tritt dieser Rspr. bei. Die hiernach erforderlichen Voraussetzungen waren nach dem geschilderten Sachverhalt beim Angekl. R. hinsichtlich des ihm von der Kleinauto-Vertriebsgesellschaft überlassenen Personenkraftwagens gegeben. Er stand zu dem Wagen nicht lediglich im Verhältnis eines Werkstättenbesitzers, der ein Kraftfahrzeug auf Bestellung des Eigentümers zur Ausbesserung in seine Werkstätte aufnimmt und es nach Beendigung der Arbeit zu einer die Erprobung des Erfolgs der Ausbesserung bezweckenden Fahrt verwendet (RG. 79, 312 [314/15]; 91, 269 [272], 303). Vielmehr nähert sich sein Verhältnis dem des Entleihers, der Nutzen aus dem Wagen zieht und die Kosten dafür bestreitet. Hieran würde auch dadurch nichts geändert, daß der Angekl. die Steuern nicht zu tragen gehabt hätte. Da weiter festgestellt ist, daß R. den U., der sich durch einen Führerschein nicht ausweisen konnte, durch die Aufforderung „Fahr nur du weiter“ zur Führung des Fahrzeugs bestellt hatte, ist der Tatbestand des § 24 Abs. 2 KraftfG. erfüllt.

Aber auch die Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung unter Verletzung einer Berufspflicht ist zu Recht erfolgt. R. hat dadurch, daß er den U. zum Führer des Wagens bestellte, eine Bedingung für den durch U. verschuldeten Unfall und dessen Folgen gesetzt. Er hat hierbei aber auch selbst fahrlässig gehandelt. Er wußte, daß die Kenntnisse und die Fähigkeiten U.s zum Wagenführen ungenügend waren. Wenn er gleichwohl und noch dazu gegen das Verbot des § 24 Abs. 2 KraftfG. den U. zum Führer bestellte, so handelte er schon hierdurch fahrlässig und wurde für den rechtswidrigen Erfolg, der durch den Führer infolge seiner ungenügenden Kenntnisse und Fähigkeiten verursacht wurde, mit verantwortlich. Seine Verantwortlichkeit ergibt sich aber auch daraus, daß ihm durch die Bestellung seines ungenügend ausgebildeten Praktikanten zum Wagenführer eine Rechtspflicht zur Abwendung der hieraus drohenden Gefahren und damit eine Rechtspflicht zur unausgesetzten Beaufsichtigung des von ihm bestellten Führers erwachsen war, daß er auch diese Rechtspflicht nicht erfüllt und die Verhinderung des rechtswidrigen Erfolgs durch rechtzeitiges Eingreifen, zu dem er verpflichtet und in der Lage gewesen wäre, fahrlässig unterlassen hat.

(1. Sen. v. 15. Okt. 1929; 1 D 377/29.) [D.]

Berufsausübung.

10. § 230 Abs. 2 StGB. **Bei der Anwendung dieser Vorschrift auf einen Motorradfahrer kommt es allein darauf an, ob sein Beruf oder das Gewerbe im Motorradfahren bestand oder ob er ein Motorrad bei Erledigung seiner Berufs- oder Gewerbsgeschäfte zu benutzen pflegte oder doch regelmäßig zu benutzen entschlossen war.†)**

Die nur gegen die Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung gerichtete Rev. ist begründet. Der bisher festgestellte Sachverhalt reicht zur Anwendung des § 230 Abs. 2 StGB. nicht aus. Der Angekl. hat, wie im Urteil ausgeführt wird, die Motorradfahrt unternommen, um für seinen Bruder und mit ihm in einer Holzkaufangelegenheit in R. etwas zu erledigen. Weil er demnach die Fahrt „in geschäftlichen Angelegenheiten“ ausgeführt hat, nahm das SchöffG. an, daß er zu der Aufmerksamkeit, welche er aus den Augen setzte, vermöge seines Berufs oder Gewerbes besonders verpflichtet gewesen sei. Darin gibt sich eine rechtsirrige Auffassung der erwähnten Bestimmung kund. Es genügt weder noch ist es erforderlich, daß der Täter die Fahrt zur Erledigung einer eigenen oder einer fremden geschäftlichen Angelegenheit unternommen hat. Vielmehr kommt es darauf an, ob der Beruf oder das Gewerbe des Angekl. im Motorradfahren bestand (berufs- und gewerbsmäßiges Radrennfahren würde hierher gehören und die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, ähnlich wie sie der Halter einer Kraftdroschke betreibt) oder ob er ein Motorrad bei Erledigung seiner Berufs- oder Gewerbsgeschäfte zu benutzen pflegte oder doch regelmäßig zu benutzen entschlossen war, z. B. beim Aufsuchen auswärtiger Geschäftskunden (Hilfstätigkeit, Nebenverrichtung) (vgl. RGSt. 34, 65 u. a.). Liegt eine dieser Voraussetzungen vor, dann kommt es nicht darauf an, ob der Angekl. in dem gegebenen Falle zur Ausübung seines Berufs oder Gewerbes gefahren ist oder ob er schon früher derartige Fahrten gemacht hat (RGSt. 59, 269) oder ob er eine besondere Erfahrung im Motorradfahren bereits besaß (RGSt. 62, 122). Auch wäre es nicht von Bedeutung, daß er den Führerschein noch nicht in der Hand gehabt hat. Dagegen bestünde die erhöhte Sorgfaltspflicht nicht beim Motorradfahren, wenn er von Berufs wegen nur Kraftwagenführer wäre, worauf die Berufsbezeichnung am Kopfe des Urteils hinweist (RG.: 1. Sen. v. 4. Jan. 1929, 1 D 1208/28).

(2. Sen. v. 28. Okt. 1929; 2 D 586/29.) [A.]

11. §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB.; §§ 1, 27 KraftfG.; §§ 1, 3 ff., 14 ff., 47 ff. KraftfVerkVO.; § 12 KraftfStG.; §§ 356, 377, 383 RAbgO.

1. Zur Anwendung der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. gegenüber Kraftfahrzeugfahrern. Im Sinn der genannten Paragraphen ist nicht je ein besonderer Beruf als Personen- bzw. als Lastkraftwagenführer anzuerkennen, sondern nur eine einheitliche Berufsausübung als Führer eines Kraftfahrzeuges. Auf den Besitz eines bestimmten Führerscheins kommt es nicht an.

2. Eine Ordnungswidrigkeit nach § 12 KraftfStG., § 377 RAbgO. stellt eine Steuerzuwiderhandlung i. S. des § 356 RAbgO. dar, so daß bei einheitlichem Zusammentreffen mit einer nach einem anderen Gesetz strafbaren Tat § 383 Abs. 1 RAbgO. anzuwenden ist.†)

1. Nach der ohne Rechtsirrtum getroffenen Feststellung

Zu 10. Die Bestimmungen der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 RStGB., welche dem Berufs- oder Gewerbstätigen eine besondere Verpflichtung auferlegen, bedeuten eine große Härte für die kraftfahrende Welt. Es wird hier eine dem Laien ganz unverständliche Bestimmung aufgestellt. Der Vergnügungsfahrer wird nämlich leichter beurteilt als der Berufsfahrer. Wie wenig dies allgemein verstanden wird, ergibt sich daraus, daß der Fahrer auf Befragen zunächst immer sich als Berufsfahrer stempeln will, weil er nach seinem instinktiven Gefühl dabei glaubt, die mildeste Beurteilung erfahren zu müssen. Dem ist aber nicht so. Die vorliegende Entsch. des RG. präzisiert nun wieder den Standpunkt des Berufsfahrers. Danach ist gleichgültig die Tatsache, ob die Fahrt an und für sich in geschäftlicher Angelegenheit ausgeführt wurde. Berufsfahrertum liegt dann vor, wenn eine Berufsfahrertätigkeit oder auch nur eine Hilfs- oder Nebenverrichtungstätigkeit gegeben ist. Es sei hier auch an RG.: DRZ. Nr. 230 erinnert, wonach es genügt, daß der Fahrer drei oder vier Tage wöchentlich in geschäftlicher Angelegenheit seiner Firma fährt. So ist nach RG.: RKraftf. 1929, 63 ein Bezirksdirektor einer Versicherungsgesellschaft als Berufsfahrer anzusehen. Ferner hat auch RG.: DJZ. 1929, 445 entschieden, daß der als Kraftfahrer bei der Reichswehr dienende Soldat als Berufsfahrer anzusehen ist. Eine Entsch. desselben Gerichts v. 4. Jan. 1929 hat ebenfalls schon einmal ausgesprochen, daß die Berufsfahrerverpflichtung sich nur auf die Fahrzeuge gleicher Gattung erstreckt. Wenn also ein sonst als Wagenführer tätiger Chauffeur ausnahmsweise eine Motorradfahrt unternimmt, so kann er als Berufsfahrer nicht angesprochen werden. Von allgemeinem Interesse dürfte die Tatsache sein, daß gem. § 232 mit § 64 RStGB. ein Strafantrag wegen fahrlässiger Körperverletzung nur dann mit Wirkung zurückgenommen werden kann, wenn das Vergehen gegen einen Angehörigen verübt ist. Es wäre sehr zu wünschen, wenn diese beiden Gesetzesbestimmungen eine andere Fassung erhielten, damit dadurch die Rspr. entlastet würde. Es sind von verschiedenen oberen Gerichten der Länder schon Versuche gemacht worden, den Begriff des Berufsfahrers einer größeren Einengung zu unterziehen. Ich erinnere hier an die vom OLG. Dresden gefällten Entscheidungen. Leider hat das RG. sich diesem Standpunkt nicht angeschlossen.

RA. Dr. Ludwig Lechner, München.

Zu 11. Soweit das Urt. die Berufsfahrereigenschaft des Angekl.

des SchöffG. ist der Angekl. berufsmäßiger Führer eines Lastkraftwagens. Daneben war er „Pfleger“ eines Personenkraftwagens, dessen Besitzer ihm jede Fahrt mit diesem Wagen verboten hatte. Er besitzt den Führerschein der Klasse 1 und 2. Trotz des Verbotes unternahm er am 3. Okt. 1928 mit dem Personenkraftwagen für sich eine Fahrt, bei der er den Tod eines und die Körperverletzung zweier Menschen durch Fahrlässigkeit verschuldete. Das Hauptverfahren ist u. a. gegen ihn wegen eines Vergehens der Tötung und zweier Vergehen der fahrlässigen Körperverletzung i. S. des Abs. 2 der §§ 222 und 230 StGB. eröffnet. Das SchöffG. hat den straferhöhenden Umstand dieser Vorschriften verneint. Dagegen wendet sich die Rev. des Staatsanwalts mit Recht. Nach der ständigen Rspr. des RG. ist die Anwendung des Abs. 2 der §§ 222 und 230 StGB. nicht davon abhängig, daß der Angekl. in oder bei Ausübung seines Berufs gehandelt hat. War er an sich zu der Aufmerksamkeit, die er vernachlässigt hat, durch seinen Beruf besonders verpflichtet, dann war er es auch bei der verbotenen Fahrt, obwohl sie völlig außerhalb seines Berufes lag (RGSt. 34, 65/67; 54, 234/35; 59, 269/70). Ob aber für ihn vermöge seines Berufes eine besondere Pflicht zu jener Aufmerksamkeit bestand, kann mithin nur deshalb fraglich sein, weil er die Fahrt mit einem Personen- und nicht mit einem Lastkraftwagen gemacht hat. Für die Beantwortung dieser Frage ist es rechtlich unerheblich, daß er nicht im Besitz eines Führerscheines für Personenkraftwagen war. Sowenig der bloße Besitz eines polizeilichen Führerscheines den Beruf des Kraftwagenführers begründet (vgl. RGSt. III v. 23. April 1925, 3 D 89/25; III v. 21. Juni 1926, 3 D 379/26; II v. 5. Juli 1926, 2 D 504/26), sowenig schließt der Mangel seines Besitzes die rechtliche Möglichkeit aus, daß jemand von Beruf Kraftwagenführer ist. Deshalb kann auch der bloße Mangel des Besitzes eines Führerscheines für Personenkraftwagen nicht entscheidend dafür sein, ob der berufsmäßige Führer eines Lastkraftwagens nicht auch dann eine besondere Pflicht zur Aufmerksamkeit hat, wenn er einmal einen Personenkraftwagen führt. Die Entscheidung kann vielmehr nur davon abhängen, ob die Führung eines Lastkraftwagens etwas so wesentlich anderes ist als die Führung eines Personenkraftwagens, daß je ihre berufsmäßige Ausübung je einen besonderen Beruf für sich darstellt. Das ist zu verneinen. Die technische Beschaffenheit beider Arten von Wagen ist in ihren wesentlichen Einrichtungen gleich. Deshalb werden sie auch — anders als z. B. die Kleinkrafträder (§ 27 KraftfG., §§ 1 Nr. 2, 47 ff. KraftfVerkVO.) — von der Rechtsordnung unter dem einen Begriff „Kraftfahrzeug“ zusammengefaßt (§ 1 Abs. 2 KraftfG., § 1 Nr. 1 KraftfVerkVO.). Auch ihr Betrieb ist im wesentlichen gleich. Das gilt besonders für die Gefahren, die sie für den öffentlichen Verkehr mit sich bringen und denen sie in ihm ausgesetzt sind. Darum sind im wesentlichen auch einerseits die Voraussetzungen, unter denen sie in öffentlichen Betrieb genommen werden dürfen, gleich geregelt (vgl. §§ 3 ff. KraftfVerkVO.) und andererseits die Pflichten ihrer Führer gleich bestimmt (vgl. §§ 14 ff. KraftfVerkVO.). Gegenüber dieser überwiegenden Gleichheit in den wesentlichsten Richtungen kann es keinen ausschlaggebenden Unterschied begründen, daß „der Lastkraftwagen bei hohem Gewicht nur eine geringe Geschwindigkeit“ zuläßt, während beim Personenkraftwagen das umgekehrte der Fall“ ist. Vielmehr ist nach der von der Rechtsordnung getroffenen Regelung und auf Grund der in Betracht zu ziehenden gesamten tatsächlichen Verhältnisse davon auszugehen, daß die berufsmäßige Führung eines Lastkraftwagens und die eines Personenkraftwagens einen Beruf bildet, nämlich den des Führers eines Kraftfahrzeugs. Daran kann auch die Tatsache nichts ändern, daß die Prüfung der Führer auf den Nachweis ihrer Befähigung zum Führen bestimmter Betriebsarten und Klassen von Kraftfahrzeugen zu richten ist — Anweisung für die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen unter IV, Anlage zu § 14 Abs. 4 KraftfVerkVO. — und daß die polizeilichen Führerscheine inhaltlich nicht gleich sind. Die Unerheblichkeit des letzteren Umstandes ergibt sich daraus, daß, wie oben schon dargetan, der Besitz eines Führerscheins für den Beruf des Kraftwagenführers überhaupt unerheblich ist. Im übrigen kommt es für die Anwendung des Abs. 2 der §§ 222, 230 StGB. nicht darauf an, daß der vermöge seines Berufes zur Aufmerksamkeit besonders verpflichtete Täter die bessere Einsicht und Sachkunde, die der Beruf mit sich zu bringen pflegt, auch wirklich hat. Es kann sich deshalb auch der berufsmäßige Führer eines Kraftwagens nicht darauf berufen, daß seine Ausbildung und Prüfung im Fahren unzulänglich gewesen sei oder daß ihm seine Tätigkeit noch keine hinreichende Erfahrung und Umsicht verschafft habe (RGSt. 62, 122/24). Der Abs. 2 der §§ 222 und 230 StGB. beruht eben auf der Auffassung, daß Amt, Beruf und Gewerbe eine gewisse Erfahrung, Übung und Vorbildung, damit aber auch eine bessere Einsicht in die mit der Berufs- und Gewerbsausübung für andere verbundenen Gefahren mit sich bringen und deshalb auch eine besondere Pflicht zur Aufmerksamkeit begründen (RGSt. 62, 122/23). Auch diese Vorbildung, Übung und Erfahrung und damit auch die bessere Einsicht in die Gefahren der Berufsausübung für andere ist für die Führer von Last- und Personenkraftwagen im wesentlichen gleich, so daß auch die besondere Pflicht zur Aufmerksamkeit für sie gleich ist, wenn im einzelnen Falle der berufsmäßige Führer eines Lastkraftwagens einen Personenkraftwagen fährt und umgekehrt. Die entgegengesetzte Ansicht des SchöffG. ist rechtsirrig.

2. Rechtlich verfehlt ist auch die Auffassung des SchöffG.,

---

i. S. der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB., entgegen dem Urt. der Vorinstanz, bejaht, beruht es auf folgenden Erwägungen:

1. Wer an sich Berufsfahrer ist, der ist es auch bei einer außerberuflichen, vorliegend sogar verbotenen Fahrt, d. h. auch in diesem Falle kommen die strafschärfenden Vorschriften der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. zur Anwendung.

Diese Auffassung entspricht der ständigen Rspr. des RG. und ist auch die konstante Durchführung seiner Auslegung der §§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB.; denn wenn es den „Beruf“ in diesem Sinne definiert als „eine Tätigkeit, die sich der sie Ausübende dergestalt vorgesetzt hat, daß sie sein Schaffen und Wirken, wenn auch nicht vollständig und allein, so doch in erheblichem Maße ausfüllt und so, wenn auch nicht den einzigen, so doch immerhin einen Lebenszweck bildet“ (so RG.: JW. 1925, 2469, ferner RGSt. 37, 307; 50, 252; RG.: JurRdsch. 1925, II, 758 Nr. 1077; RG.: RKraftf. 1926, 44; OLG. Karlsruhe: JurRdsch. 1925, II, 1327), so muß es in der Tat gleichgültig sein, ob nun die gerade in Frage kommende Fahrt eine Berufsfahrt war oder nicht (so ferner außer den im Urt. selber aufgeführten Zitaten RG.: JW. 1925, 2469: RG.: RKraftf. 1926, 44; OLG. Dresden: RKraftf. 1928, 131; RG.: RKraftf. 1928, 110 und 66).

Diese Auffassung des RG. ist von jeher stark bekämpft worden (in letzterer Zeit s. z. B. Lang: RKraftf. 1928, 120; Meyer: RKraftf. 1929, 480; Fischer: RKraftf. 1929, 482; Gülde: RKraftf. 1927, 250) und wird auch von einer Anzahl anderer Gerichte nicht geteilt (vgl. z. B. BayObLGSt. 1913, 85 ff.; OLG. Hamburg: HansRZ. 1926, 294).

In neuerer Zeit hat namentlich das OLG. Dresden bewußt gegen diese Rspr. Stellung genommen (JW. 1928, 422 und RKraftf. 1928, 29), davon ausgehend, daß das Kraftfahren wenigstens in einem inneren Zusammenhange mit dem Hauptberuf des Täters stehen müsse, wie es z. B. beim Automobilhändler ohne weiteres gegeben sei. Das RG. hat aber diese Auffassung des OLG. Dresden ausdrücklich abgelehnt (RGSt. 62, 122), und das OLG. Dresden hat in neueren Entsch. seinen Widerstand gegen die reichsgerichtliche Rspr. aufgegeben (vgl. z. B. RKraftf. 1929, 495). Bekanntlich läßt der Entw. zum neuen StGB. die Unterscheidung zwischen Berufsfahrer und Nichtberufsfahrer hinsichtlich des Strafmaßes fallen und hält diese Unterscheidung nur für das Antragsrecht des Verletzten aufrecht (vgl. darüber Arndt: RKraftf. 1928, 145).

2. Der Besitz eines Führerscheins ist für die Bejahung oder Verneinung der Berufsfahrereigenschaft unerheblich.

Auch das hat das RG. schon öfter ausgesprochen, und zwar hat es gerade den vorliegenden Fall, daß ein Lastkraftwagenführer ausnahmsweise einen Personenwagen fährt, schon im Urt. v. 10. Juni 1926 (JurRdsch. 1926, II, 1006 Nr. 1319) behandelt, wobei es zu demselben Resultat gelangte. Allerdings erscheint in dem früheren Urt. die Begründung einleuchtender als in dem obigen. Geht das RG. in dem obigen Urt. mehr vom technischen Standpunkt aus, indem es die gleiche technische Beschaffenheit von Personen- und Lastwagen und die daraus resultierenden gleichen Fahrerpflichten betrachtete, so sagte es im Urt. v. 10. Juni 1926 wesentlich kürzer und verständlicher:

> „... Denn bei regelmäßiger Beschränkung der Fahrten auf Beförderung von Lasten gehörte es selbstverständlich zu den Berufspflichten (des Angekl.), dafür Sorge zu tragen, daß dabei nicht Menschen zu Schaden kamen ...“

Nicht ganz zutreffend, wenn auch für die Beurteilung des

daß wegen der von ihm an sich richtig festgestellten Ordnungswidrigkeit nach § 12 KraftfStG., § 377 RAbgO. keine besondere Geldstrafe aus dem Steuergesetze zu verhängen sei, weil „Ordnungswidrigkeiten nicht zu den Steuerzuwiderhandlungen des § 359 — gemeint ist wohl § 356 — RAbgO. gehören". Nach § 383 Abs. 1 Satz 1 und 2 RAbgO. ist, falls eine Handlung zugleich als „Steuerzuwiderhandlung" und nach einem anderen Gesetze zu strafen ist und das andere Gesetz eine schwerere Strafart oder eine schwerere Strafe androht, die Strafe dem anderen Gesetz zu entnehmen und daneben eine nach dem Steuergesetz verwirkte Geldstrafe noch besonders zu verhängen. Sämtliche Voraussetzungen dieser Bestimmung sind hier erfüllt. Namentlich sind auch die Ordnungswidrigkeiten des § 377 RAbgO. Steuerzuwiderhandlungen i. S. des § 383 daselbst. § 356 RAbgO. legt den Begriff der Steuerzuwiderhandlungen für den ganzen Bereich dieses Gesetzes fest, und zwar dahin, daß darunter alle strafbaren Verletzungen von Pflichten fallen, die die Steuergesetze im Interesse der Besteuerung auferlegen. Eine solche Pflicht bestimmt auch § 12 Kraftfahrzeugsteuergesetz. Ihre Verletzung ist mit der Kriminalstrafe des § 377 RAbgO. bedroht. Es ist deshalb nicht einzusehen, warum diese Verletzung nicht eine Steuerzuwiderhandlung i. S. des § 356 und damit auch des § 383 RAbgO. sein sollte. Für sie war deshalb trotz der gegebenen Tateinheit eine Geldstrafe aus § 377 RAbgO. gesondert zu verhängen.

(1. Sen. v. 25. Juni 1929; 1 D 474/29.) [A.]

Vorfahrtsrecht.

12. §§ 222, 230 StGB. **Der auf unrichtiger Beurteilung der örtlichen Verhältnisse beruhende Irrtum des Kraftwagenführers, er habe das Vorfahrtsrecht gegenüber einem anderen, seitlich herankommenden Kraftfahrzeug, kann die Fahrlässigkeit ausschließen.†)**

Mit Recht hat das BG. die Entscheidung der Frage, ob die Ch.-Straße und die K.-Straße Hauptverkehrswege i. S. des § 24 KraftfVerkVO. sind, von der Verkehrsbedeutung beider Straßen abhängig gemacht, und es ist der Rev. nicht zuzugeben, daß es dabei außer acht gelassen hätte, auf welcher der beiden Straßen der wichtigere Durchgangsverkehr stattfinde. Das Ergebnis der Prüfung, daß beide Straßen Hauptverkehrswege sind und daß demzufolge der von rechts kommende Zeuge D. das Vorfahrtsrecht gehabt habe, ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Der Angekl. hatte aber geltend gemacht, er habe das Vorfahrtsrecht gehabt, da die von ihm benutzte Ch.-Straße als Hauptverkehrsweg, die sie kreuzende K.-Straße aber als Seitenweg anzusehen sei. Dieser Verteidigung hat das BG. anscheinend nicht ausreichend Rechnung getragen. Da nicht ohne weiteres aus der Beschaffenheit der Straßen zu ersehen war, welche ein Hauptverkehrs- und welche ein Seitenweg sei, hätte das BG. prüfen sollen, ob der Angekl. etwa entschuldbar über die Verkehrsbedeutung beider Straßen in tatsächlicher Beziehung irrte und von der Richtigkeit seiner Ansicht überzeugt war. Daß das geschehen wäre, ist aus dem angefochtenen Urteile nicht ersichtlich, in ihm hat das BG. zu der Verteidigung des Angekl., er sei jenes Glaubens gewesen, überhaupt nicht klar und bestimmt Stellung genommen. Ein entschuldbarer Irrtum des Angekl. in dieser Beziehung hätte aber möglicherweise von Einfluß auf die Entsch. des BG. sein können. Die Frage, welche Handlungen und Unterlassungen im Falle des Zusammentreffens zweier Kraftwagen an einem Kreuzungspunkt von den Führern zu verlangen sind, wird regelmäßig verschieden zu beantworten sein, je nachdem der Betreffende der Vorfahrtsberechtigte oder der Vorfahrtsverpflichtete war, und infolgedessen auch, je nachdem er infolge entschuldbaren Tatsachenirrtums sich als den einen oder als den andern ansah. Dem Urteil ist nun nicht zu entnehmen, daß das BG. ein fahrlässiges Verschulden des Zusammenstoßes durch den Angekl. auch dann angenommen hätte, wenn er der Vorfahrtsberechtigte gewesen wäre oder in unverschuldetem Irrtum über die Bedeutung beider Straßen für den Verkehr sich dafür gehalten hätte. Es läßt sich darum nicht ausschließen, daß das

---

Falles unwesentlich, erscheint allerdings der Hinweis des RG. auf die Kleinkrafträder. Nach der Definition in § 1 Abs. 2 KraftfG., die im übrigen mit der Definition in § 1 Nr. 1 KraftfVerkVO. wörtlich übereinstimmt, sind Kraftfahrzeuge „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein"; und hiernach sind Kleinkrafträder zweifellos gleichfalls Kraftfahrzeuge (entgegen den Ausführungen des RG.), wenn auch das Automobilgesetz auf sie nicht anwendbar ist (§ 27 KraftfG.). Auch § 47 KraftfVerkVO., der die besonderen Bestimmungen der Kleinkrafträder regelt, sieht diese als „Krafträder" an, also wiederum als „Kraftfahrzeuge" i. S. des § 1 Ziff. 1 und 2 KraftfVerkVO.

Davon abgesehen ist aber der Hinweis des Urt. auf die Kleinkrafträder ohnehin schwer verständlich; denn das RG. würde zweifellos keine Bedenken tragen, auch einen Kleinkraftfahrer im gegebenen Falle als Berufsfahrer i. S. der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. anzusehen, ebenso wie es bei einem Motorradfahrer die Möglichkeit der Berufsfahrereigenschaft angenommen hat (Urt. v. 4. Jan. 1929, RKraftf. 1929, 495).

3. Für die Anwendung der §§ 222 Abs. 2, 230 Abs. 2 StGB. kommt es nicht darauf an, daß der Täter die bessere Einsicht und Sachkunde, die der Beruf mit sich zu bringen pflegt, auch wirklich hat.

Auch die Ausführungen zu diesem Punkt entsprechen, wie die in dem Urt. wiedergegebenen Zitate beweisen, der konstanten Rspr. des RG., die auch hier vom technischen Standpunkt ausgeht. (Abgeschlossene Ausbildung am Kraftfahrzeug, seien es nun Personen- oder Lastwagen.) Die Frage der mangelnden Ausbildung kann hiernach in erster Linie nur dann akut werden, wenn die Ausbildung überhaupt noch nicht vollendet war, der in der Ausbildung begriffene Fahrschüler also erst eine bessere Einsicht und Sachkunde erlangen sollte (RGSt. 59, 270 und RG. v. 12. Nov. 1926: RKraftf. 1927, 69).

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

Zu 12. § 24 KraftfVerkVO. hat das Vorfahrtsrecht für Kraftfahrzeuge an Kreuzungen und Wegeeinmündungen — abgesehen von hier nicht zu erörternden Fällen polizeilicher Einzelanordnung und der Regelung für bestimmte Wagenkategorien (Feuerwehr usw.) — folgendermaßen geregelt: das auf einem Hauptverkehrsweg sich befindende Kraftfahrzeug hat das Vorfahrtsrecht gegenüber dem aus einem Seitenweg kommenden Fahrzeuge; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt. Zu letzterer Gruppe gehört zunächst der Fall, daß die von den Kraftfahrzeugen befahrenen Wege zueinander nicht im Verhältnis von Hauptverkehrsweg zu Seitenweg stehen, daß es sich vielmehr um einander gleichwertige Straßen i. S. des § 24 KraftfVerkVO. handelt. Hierunter fällt aber weiterhin auch der Fall, daß Zweifel über das Verhältnis der beiden Wege zueinander bestehen (vgl. hierzu RG.: RKraftf. 1928, 195 f.).

In dem hier zur Erörterung stehenden Falle ist das BG. auf Grund der von ihm angestellten, rechtlich anscheinend auch einwandfreien Prüfung über die Verkehrsbedeutung der beiden Wege zueinander zu dem vom RevG. nicht beanstandeten Ergebnis gelangt, daß beide Straßen Hauptverkehrswege seien; es muß also für die weitere Behandlung der hier interessierenden Fragen von der vom BG. nach dem Ergebnisse dieser Prüfung richtigen Feststellung ausgegangen werden, daß das von rechts kommende Fahrzeug, also nicht der Wagen des Angekl., das Vorfahrtsrecht gehabt habe. Nach der Einlassung des Angekl. steht nun fest, daß dieser sich, allerdings zu Unrecht, für vorfahrtsberechtigt hielt, weil er der Annahme war, daß die von ihm befahrene Straße zu der kreuzenden Straße im Verhältnis von Hauptverkehrsweg zu Seitenweg stehe. Bei richtiger Würdigung des Vorbringens des Angekl. hätte das LG. nicht allein auf Grund des Irrtums des Angekl. über die Verkehrsbedeutung der beiden Wege zueinander zu einer Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung gelangen dürfen; es wäre vielmehr insoweit zu einer Verurteilung die Feststellung erforderlich gewesen, daß der Angekl. den Verkehrsunfall dadurch verschuldet habe, daß er unter Außerachtlassung der ihm nach Lage der Sache möglichen und zuzumutenden Sorgfalt die Verkehrsbedeutung der beiden Wege zueinander verkannt und deshalb in verschuldetem Irrtum sich für vorfahrtsberechtigt erachtet habe (wobei hier unterstellt werden kann, daß bezüglich der Kausalität die erforderlichen Feststellungen getroffen sind). Mit Recht ist mangels der erforderlichen Schuldfeststellung die Zurückverweisung in die Vorinstanz erfolgt.

Die Frage, ob der Glaube des Angekl. an sein Vorfahrtsrecht auf einem entschuldbaren Irrtum beruhte, wird dann zu bejahen sein, wenn der Angekl. bei Anwendung aller pflichtgemäßen und ihm nach Lage der Sache möglichen Sorgfalt nicht zu der Überzeugung gelangen konnte, daß die beiden Straßen im Verhältnis zueinander gleichwertig seien, und insoweit spricht für den Angekl. der aus dem Tatbestande des Urt. sich ergebende Umstand, daß aus der Beschaffenheit der Straßen nicht ohne weiteres ihre Verkehrsbedeutung zueinander ersehen werden konnte. Allerdings würde es dem Angekl. schon zum Verschulden gereichen, wenn auch nur festgestellt werden könnte, daß ihm bei Anwendung aller gebotenen und möglichen Sorgfalt Zweifel über das Verkehrsverhältnis der beiden Straßen zuein-

Urteil auf unzureichender Prüfung der inneren Auffassung des Angekl. beruht.

(2. Sen. v. 10. Febr. 1930; 2 D 1545/29.) [A.]

13. §§ 18, 21, 24 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. **Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles. Bei Behinderung des Überblicks muß der zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Fahrer unter Umständen halten, bis der Überblick über die Fahrbahn frei ist, wenn sowohl schnelles wie langsames Fahren gefährlich sein würde. Fahrlässigkeit durch Verletzung des Vorfahrtsrechts.†)**

Der Angekl. fuhr mit einem Personenkraftwagen durch die A.-Straße und wollte nach rechts gegen Bad S. in die Hauptstraße einbiegen. Von dorther kam aber ein Straßenbahnzug auf die Kreuzung zugefahren; diesem fuhr der Angeklagte in der Weise vor, daß er das Schienengeleise senkrecht kreuzte. In gleicher Richtung mit der Straßenbahn, rechts von ihr, fuhr ein Lieferkraftwagen, den der Angekl. wegen des vor ihm befindlichen Straßenbahnzugs bei der Ausfahrt aus der A.-Straße nicht sehen konnte, und zwar nicht hart rechts auf der Hauptstraße, sondern wegen eines rechtsstehenden von ihm soeben überholten Fuhrwerks im Abstand von 75 cm von der rechten Bordkante. Die beiden Kraftfahrer stießen mit ihren Wagen zusammen. Dadurch wurde der Radfahrer M. überfahren und getötet.

Das BG. hat eine Zuwiderhandlung gegen § 21 Abs. 2 KraftfVerkVO. angenommen, weil der Angekl. nicht nach rechts in kurzer Wendung in die Hauptstraße eingebogen ist. Das ist rechtlich zu beanstanden. Denn der Angekl. hat von der A.-Straße aus den Straßenbahnzug gesehen und sein Klingelzeichen gehört. Die Straßenbahngeleise liegen, von Bad S. aus gesehen, hart links auf der Hauptstraße. Demnach war es nicht möglich, rechts an der Straßenbahn vorbeizufahren. Wäre der Angekl. in kurzer Wendung nach rechts in die Hauptstraße eingebogen, dann wäre er auf die Straßenbahn aufgefahren. Er durfte daher, wenn er trotz

---

ander hätten entstehen müssen. Denn selbst wenn nicht von ihm verlangt werden kann, daß er in dem Augenblicke des Zusammentreffens mit dem anderen Kraftfahrzeuge die Verkehrsbedeutung beider Wege zueinander erkannt hätte, so würde doch — vgl. das oben Ausgeführte — schon der Umstand genügen, daß dem Angekl. bei pflichtgemäßer Überlegung über die Verkehrseigenschaft der Straßen zueinander Zweifel entstehen mußten, dem von rechts kommenden, von dem Zeugen D. gesteuerten Kraftwagen das Vorfahrtsrecht einzuräumen; ausgegangen werden muß bei der Prüfung der Frage, welchem von beiden Fahrzeugen das Vorfahrtsrecht zustand, immer von dem Gesichtspunkte, daß grundsätzlich das von rechts kommende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht hat und daß dieser Grundsatz, von hier nicht interessierenden Ausnahmefällen abgesehen, nur durchbrochen wird bei Wegen, die zueinander im Verhältnis von Hauptverkehrsweg zu Seitenweg stehen. Der Angekl. durfte sich daher schuldlos nur dann auf sein vermeintliches Vorfahrtsrecht berufen, wenn nicht bei pflichtmäßiger Überlegung Zweifel an der Richtigkeit der von ihm vertretenen Auffassung über das Verhältnis der beiden Wege zueinander auftauchen mußten. Nach dem Tatbestande des Urt. scheint aber gerade in dem hier erörterten Falle eine zu derartigen Zweifeln Anlaß gebende Situation vorgelegen zu haben, jedenfalls hätte das RevG. wohl Veranlassung gehabt, auch zu diesem Punkte Stellung zu nehmen. Es wird Sache des BG. sein, in der erneuten Hauptverhandlung auch hierüber eine Prüfung anzustellen.

Ob nicht vielleicht der Angekl., auch wenn er das Vorfahrtsrecht tatsächlich gehabt hätte oder sich in entschuldbarem Irrtum für vorfahrtsberechtigt gehalten hat, gleichwohl an der Kreuzungsstelle ein anderes Verhalten einschlagen mußte, kann mangels näherer Angaben im Tatbestande des Urt. hier nicht entschieden werden. Ganz allgemein soll aber in diesem Zusammenhange bemerkt werden, daß auch das tatsächlich bestehende Vorfahrtsrecht den Kraftwagenführer nicht berechtigt, unbekümmert daraufloszufahren, daß er vielmehr mit dem Umstande zu rechnen hat, daß der andere Fahrer sein Vorfahrtsrecht nicht erkennen werde, und daß demzufolge dem Kraftwagenführer, auch wenn er sich von einer Übertretung des § 24 KraftfVerkVO. exkulpieren kann, möglicherweise dennoch nach allgemein strafrechtlichen Grundsätzen an einem eingetretenen Verkehrsunfall ein Verschulden zur Last fallen kann, wenn er von seinem Vorfahrtsrechte Gebrauch macht, ohne sich zu vergewissern, ob der kreuzende Wagenlenker dieses erkennen und respektieren werde. Dafür, daß der Angekl. es nach dieser Richtung hin an der erforderlichen Sorgfalt fehlen ließ, bietet jedoch der Tatbestand keine Handhabe.

Der hier besprochenen Entscheidung kann wohl im wesentlichen Ergebnis zugestimmt werden. Es ist dem RG. insbesondere beizustimmen in der Erwägung, daß bei irrtümlicher Annahme des in Wirklichkeit nicht gegebenen Vorfahrtsrechtes die Schuldfrage besonders nach der Richtung hin zu prüfen ist, ob es dem Kraftwagenführer bei Anwendung der ihm obliegenden Sorgfalt möglich war, die Verkehrsbedeutung der sich kreuzenden Wege zueinander zu erkennen und aus dieser Erkenntnis das Recht zur Vorfahrt richtig abzuleiten; in der Tat wird eine jeden Irrtum ausschließende Feststellung in häufigen Fällen, insbes. von dem ortsfremden Fahrer, nicht getroffen werden können. Auf der anderen Seite wird aber als regulierendes Moment in Betracht gezogen werden müssen, daß in zweifelhaften Fällen die Ausnahme von dem Grundsatze, daß das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt hat, nicht gilt, daß vielmehr nur im Falle unzweifelhaften Vorliegens des Verhältnisses von Hauptverkehrsweg zu Seitenweg dem die Hauptverkehrsstraße benützenden Kraftfahrzeug an der Straßenkreuzung das Vorfahrtsrecht gebührt.

RA. Ernst Oppenheimer, München.

Zu 13—16. Die Entsch. (1 D 1039/29, 2 D 645/29, 2 D 894/29, 2 D 1033/29) behandeln Fälle des Vorfahrtrechts. Soweit das Verhalten des Vorfahrtberechtigten in Frage steht, zeigt das Urt. 2 D 645/29 deutlich das Bestreben, den Vorfahrtberechtigten zu schützen; ihm wird insbes. nicht zugemutet, darauf gefaßt zu sein, daß ihm ein anderes Fahrzeug an der Ausübung seines Vorfahrtrechts hindere. Mit Recht verlangt das RG. von ihm nicht, daß er sich regelmäßig mit einem von anderer Seite herankommenden Fahrzeug vor dem Überfahren des Schnittpunktes durch Hupen oder Zeichengeben verständige. Wenn die StrK. die gegenteilige Auffassung damit begründet hatte, der Kraftfahrer müsse auch in Rechnung ziehen, daß die anderen Wegebenutzer gegen die Verkehrsregeln verstoßen, so handelt es sich hier um eine der üblichen Überspannungen des Satzes, daß der Kraftfahrer in gewissen Grenzen auch mit einem unbesonnenen Verhalten Dritter zu rechnen habe. Gewiß mag die Erwartung, daß die Verkehrsvorschriften auch von den anderen Fahrzeugen streng eingehalten werden, tatsächlich nicht immer begründet seien. So erklärt RG. 6. ZivSen.: JW. 1929, 2817[3], der vorfahrtpflichtige Führer dürfe „bei der im Kraftverkehr herrschenden Neigung, die gesetzlichen Vorschriften außer acht zu lassen", nicht darauf vertrauen, daß der vorfahrtberechtigte Führer die von ihm beobachtete unzulässig hohe Geschwindigkeit noch vor der Kreuzungsstelle herabsetzen werde. Wäre aber der Stand der StrK. richtig, so müßte der Vorfahrtberechtigte, um sich nicht selbst dem Vorwurf der Fahrlässigkeit auszusetzen, stets zunächst abwarten, ob der seitlich kommende Fahrer geneigt ist, das Vorfahrtrecht zu respektieren. Damit würde der Sinn des Vorfahrtrechts verfälscht werden. Nur die Auffassung des RG. vermag eine schnelle und zugleich sichere Abwickelung des Verkehrs zu gewährleisten. Um so schärfer sind die Anforderungen, die an das Verhalten des zur Gewährung der Vorfahrt Verpflichteten gestellt werden, wenn 2 D 1033/29 und 2 D 894/29 in Übereinstimmung mit RGSt. 63, 261 verlangen, daß er auf unübersichtlicher Wegstrecke gegebenenfalls sogar den Wagen zum Stehen bringe, bis er sich vergewissert hat, daß die Fahrbahn bis zur Kreuzungsstelle frei ist, so muß diese Forderung als dem Wesen des Vorfahrtrechts entsprechend anerkannt werden. Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß stets der Nachweis einer schuldhaften Verletzung des Vorfahrtrechts erforderlich ist (vgl. die Urt. 2 D 894/29 und 1 D 1039/29). Zutreffend geht 1 D 1039/29 davon aus, daß dem zur Gewährung der Vorfahrt Verpflichteten das Vorliegen eines Vorfahrtfalles bekannt sein muß oder daß, wenn er sich infolge unrichtiger Beurteilung der örtlichen Verhältnisse oder falscher Einschätzung der Verkehrsbedeutung der Kreuzungsstraßen in Unkenntnis hierüber befand, dieser Irrtum ein verschuldeter sein muß. Nach der Rspr. des RG. ist unter der bezeichneten Voraussetzung auch der Irrtum des Fahrers über den Inhalt ortspolizeilicher Vorschriften, durch die eine bestimmte Straße zur Hauptverkehrsstraße erklärt worden ist, geeignet, den Täter zu entlasten (vgl. Müller, Automobilgesetz, 4. Aufl., S. 380).

In den Entsch. 2 D 645/29, 2 D 514/29, 3 D 739/29 wird der in früheren Entsch. und vor allem in RGSt. 61, 120 ausgesprochene Grundsatz, der Kraftfahrer müsse mit dem unbesonnenen Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen, auf das richtige Maß zurückgeführt. Ein Widerspruch zu dem Urteil RGSt. 61, 120 liegt nicht vor: dort kam es dem RG. nur darauf an, die Geltung jenes Prinzips klarzustellen, nicht seine Grenzen festzulegen; denn in dem damals entschiedenen Falle hatte sich der bei dem Unfall Verletzte durchaus sachgemäß verhalten. Mit Recht spricht jedoch jetzt das RG. aus, der Kraftfahrer brauche nur Unbesonnenheiten, die im Rahmen der allgemeinen Erfahrung liegen, in Rechnung zu ziehen (s. schon OLG. Kiel: JW. 1929, 2839[18]). Berechtigt ist auch die Bemerkung in 2 D 514/29, eine dem Fahrer erkennbare Bejahrtheit des Fußgängers brauche das Verhalten des Fahrers nicht zu beeinflussen; denn die Bejahrtheit allein nötigt nicht zu der Annahme, der Fußgänger sei nicht in der Lage, sich bei der Annäherung eines

der herankommenden Straßenbahn in die Hauptstraße nach rechts einbiegen wollte, die polizeiliche Vorschrift nicht befolgen, deren Einhalt mit Sicherheit oder doch mit großer Wahrscheinlichkeit einen Unfall herbeigeführt hätte. Die Nichtbefolgung war daher nicht rechtswidrig und nicht strafbar.

Ein Rechtsirrtum liegt auch der Annahme zugrunde, daß der Angekl. das Vorfahrtsrecht des Lieferwagens verletzt hätte. Da er nicht die Absicht hatte, die Hauptstraße zu überqueren, sondern nach rechts durch diese weiterfahren wollte, so kam eine Kreuzung der Fahrbahnen der beiden Kraftwagen zunächst nicht in Frage, es war also kein Vorfahrtfall gegeben. Zu einer Kreuzung ist es erst gekommen, als der Angeklagte des Lieferwagens ansichtig wurde und nicht mehr Herr seiner Entschlüsse war. Nicht widerlegt ist dem Angekl., daß er sofort stark bremste, als er den Lieferwagen gewahrte. Da für ihn bei der Fahrtrichtung, die er einzuschlagen gedachte, ein Fall der Vorfahrt nicht vorlag, hat er insoweit dieses Recht nicht verletzt.

Gleichwohl ist die Anwendung des § 24 KraftfVerkVO. gerechtfertigt, da der Angekl., wie rechtlich zutreffend angenommen wurde, das Vorfahrtrecht der von rechts kommenden Straßenbahn verletzt hat. Nach dem im angefochtenen Urteil festgestellten Sachverhalt bestand erkennbar die große Gefahr eines Zusammenstoßes zwischen Straßenbahn und Personenkraftwagen bei Berücksichtigung der beiderseitigen Geschwindigkeit und ihrer Entfernung vom Kreuzungspunkt. Der Angekl. hatte danach die Pflicht, der Straßenbahn die Vorfahrt zu lassen.

Das BG. erachtet auch den § 18, und zwar, wie die Ausführungen erkennen lassen, den Abs. 2 dieser Bestimmung der VO. für verletzt, weil der Überblick über die Fahrbahn behindert war. Als Fahrbahn kam für den Angekl. auch die gegen Bad S. führende Strecke der Hauptstraße in Betracht. War dorthin der Überblick behindert, so durfte er allerdings die in § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschreiten. Ob das bei dem Teil der Hauptstraße der Fall war, auf dem die Schienengeleise liegen, mag zweifelhaft sein. Denn trotz der Büsche und Bäume an der Straßenecke hat der Angekl. die Straßenbahn herankommen sehen. Ohne Rechtsirrtum hat aber das LG. eine Behinderung des Überblicks für den jenseits des Straßenbahnzugs gelegenen Straßenteil angenommen, da ihn der Angekl. wegen des Zuges nicht überblicken konnte. Zwar wäre sogar ein so langsames Fahren, wie es der § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. vorschreibt, wegen der nahenden Straßenbahn gefährlich gewesen. Das berechtigte den Angekl. aber nicht, die festgestellte höhere Geschwindigkeit beizubehalten, verpflichtete ihn vielmehr, dem Sinne der Vorschrift entsprechend, seinen Wagen vor der Hauptstraße anzuhalten und die Weiterfahrt so lange zu unterlassen, bis die Straßenbahn vorübergefahren und der Blick nach rechts auf die Hauptstraße freigeworden war.

Gegen die Annahme, daß sich der Angekl. der fahrlässigen Tötung schuldig gemacht habe, bestehen keine rechtlichen Bedenken. Das Urteil ist nicht, wie die Rev. meint, so zu verstehen, daß die Schuld des Angekl. in seinem Benehmen unmittelbar vor dem Zusammenstoß liege. Das LG. hat vielmehr die für den Tod des M. ursächlich gewordene Fahrlässigkeit darin gefunden, daß der Angekl. in vermeidbarer Verletzung des Vorfahrtsrechtes der Straßenbahn in die Hauptstraße hineingefahren ist, obwohl er nicht wußte, welche Hindernisse hinter der Straßenbahn sich ihm entgegenstellen würden. Da er pflichtwidrig der Straßenbahn vorfuhr, war er genötigt, geradeaus das Schienengeleise zu kreuzen, und dadurch geriet er unerwartet in die Fahrbahn des heranfahrenden Lieferwagens. Die Voraussehbarkeit des Erfolgs ist ausdrücklich festgestellt.

(2. Sen. v. 7. Nov. 1929; 2 D 894/29.) [A.]

Kraftfahrzeugs sachgemäß zu verhalten. Diese Einschränkung des in RGSt. 61, 120 postulierten Grundsatzes, dessen Anwendung von den Instanzgerichten oft mißbräuchlich übersteigert wurde, entspricht den allgemeinen Begriffsmerkmalen der Fahrlässigkeit: denn nur ein Erfolg, mit dessen Eintritt in einer bestimmten Situation nach der Erfahrung des Lebens gerechnet werden mußte, ist für den Handelnden voraussehbar; nur eine Verhaltensweise, durch die vermieden

14. §§ 222, 230 StGB.; §§ 24, 26 KraftfVerkVO. **Der vorfahrtberechtigte Fahrer braucht sich mit dem Führer eines von der Seitenstraße herankommenden, zur Gewährung der Vorfahrt verpflichteten Kraftwagens im allgemeinen nicht durch Zeichengeben zu verständigen. Der Kraftwagenführer braucht nur mit solchen Unbesonnenheiten anderer Wegebenutzer zu rechnen, die im Rahmen der allgemeinen Erfahrung liegen.**†)

Der auf einem Motorrad durch die Lindenallee in Ch. fahrende BeschwF. N. ist mit einer ihm von links aus der Rüsternallee kommenden, vom Mitangeklagten B. gesteuerten Kraftdroschke zusammengestoßen, wodurch die Fahrgäste der Droschke leicht verletzt wurden. Dem Motorrad war eine andere Kraftdroschke durch die Lindenallee vorausgefahren. Um sie vorbeizulassen, hatte B. die Geschwindigkeit seines Wagens soweit ermäßigt, daß er nahezu hielt, sie aber nach der Durchfahrt der Droschke wieder gesteigert, um die Lindenallee zu überqueren. Als er dann das Motorrad erblickte, ist er der drohenden Gefahr nicht durch Anhalten begegnet, obwohl ihm dies möglich gewesen wäre, da er annahm, der BeschwF. werde abstoppen und ihn vorbeilassen.

Nach den Angaben des BeschwF., die für glaubhaft befunden wurden, hat dieser etwa 12 m vor der Straßenkreuzung das Gas abgestellt, dann aber wieder Gas gegeben, als er sah, daß B. die im Abstand von 6—10 m ihm vorausfahrende Kraftdroschke vorbeifahren ließ, da er unter diesen Umständen und weil er sich für vorfahrtberechtigt hielt, der Ansicht war, daß B. auch ihn vorfahren lasse. Das Motorrad hatte eine Geschwindigkeit von 30—40 km.

Nicht festgestellt ist, wer eigentlich das Recht der Vorfahrt hatte. Die bisherigen Feststellungen würden jedenfalls der Annahme nicht entgegenstehen, daß die Vorfahrt dem BeschwF. zustand. Denn der Fahrverkehr ist auf beiden Straßen etwa gleich groß. Auch kam der BeschwF. von rechts. Sein Abstand vom Kreuzungspunkt war zwar etwas größer als der des Mitangeklagten, aber der Unterschied war so gering, daß besonders in Anbetracht der höheren Geschwindigkeit des Motorrades ein Vorfahrtfall gegeben war (§ 24).

Das BG. hat das Verhalten des BeschwF. als fahrlässig bezeichnet auch für den Fall, daß ihm die Vorfahrt zustand. Die Begründung legt die Annahme nahe, daß es dabei von rechtsirrigen Erwägungen ausgegangen ist. Es ist der Auffassung, daß sich der BeschwF. vor Ausübung der Vorfahrt zuvor mit B. hätte durch ein Zeichen verständigen müssen. Der Kraftfahrer dürfe nicht auf sein Vorfahrtrecht pochen, müsse vielmehr damit rechnen, daß die anderen Wegebenutzer gegen die Verkehrsregeln verstoßen.

Polizeilich vorgeschrieben ist Zeichengebung nur für die Fälle, daß ein Führer stillhalten, umwenden oder die bisher verfolgte Fahrtrichtung verlassen will (§ 26 KraftfVerkVO.). Demnach steht das Gesetz auf dem Standpunkt, daß der Vorfahrtberechtigte nicht unter allen Umständen sich mit dem Führer des anderen Fahrzeugs durch Zeichen verständigen muß. Die Unterlassung der Zeichengebung kann deshalb nicht immer als Fahrlässigkeit angesehen werden. Das schließt allerdings nicht aus, daß im Einzelfall die allgemeine Sorgfaltspflicht eine solche verlangt. Die Begründung des Urteils läßt die Annahme zu, daß das BG. der Auffassung war, die Vorfahrt dürfe in keinem Falle ohne vorherige Verständigung ausgeübt werden. Die besondere Lage des Falles hätte das LG. jedenfalls genötigt auszuführen, warum gerade in diesem Fall dem BeschwF. die Pflicht hierzu erwuchs. Denn er hatte es nicht mit einem Kraftfahrer zu tun, der unbekümmert darauf losfuhr und dadurch den Verdacht eines unvorsichtigen Fahrers wachrief, vielmehr beobachtet, daß er der anderen Kraftdroschke die Vorfahrt beließ und beinahe stillhielt. Als B. dann aber wieder schneller fuhr,

wird, daß *diese* konkrete Gefahrmöglichkeit zur Wirklichkeit wird, kann dem Handelnden zugemutet werden. Der Satz, daß unsachgemäßes Verhalten der Fußgänger berücksichtigt werden müsse, wird demnach seine Hauptbedeutung in den Fällen haben, in denen der Fußgänger durch das plötzliche Auftauchen des Automobils erschreckt wird. Hat dagegen der Fußgänger die Annäherung des Automobils bereits aus einiger Entfernung wahrgenommen, oder wird er durch

konnte N., wie er glaubhaft versichert hat, nicht mehr an ihm vorbeikommen, offenbar auch nicht mehr anhalten. Würde man auch annehmen, daß N. sich in dem Zeitpunkt mit B. verständigen mußte, als dieser seine Geschwindigkeit wieder erhöhte, so wäre doch sein Zeichen zu spät gekommen, hätte also den Unfall nicht verhütet. Dafür sprechen auch die festgestellten Maße. Da N. in jenem Zeitpunkt noch etwa 12 m vom Kreuzungspunkt entfernt war und seine Geschwindigkeit 30—40 km betrug, so legte er diese Strecke in 1—1½ Sekunden zurück.

Daß der Kraftfahrer mit verkehrswidrigem Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen und, wie das LG. angenommen hat, sich danach einrichten muß, trifft in dieser Allgemeinheit auch nicht zu. Er muß nur mit solchen Unbesonnenheiten rechnen, welche nicht außer der allgemeinen Erfahrung liegen, also nach der allgemeinen Erfahrung erwartet werden können (RGSt. 61, 120 u. a.). Ob das BG. einen solchen Fall angenommen hat, ist dem Urteil nicht zu entnehmen.

Der BeschwF. hat auch nicht in dem Sinne auf seinem Vorfahrtrecht bestanden (darauf gepocht, wie das Urteil sich ausdrückt), daß er unbekümmert um das von ihm beobachtete Kraftfahrzeug des B. darauf losfuhr, sondern alsbald das Gas abgestellt und sich so darauf vorbereitet, anzuhalten. Als er jenen aber fast halten sah, hielt er die Gefahr für beseitigt. Bei Beurteilung des Verhaltens eines Kraftfahrers ist immer von der Sachlage auszugehen, wie sie sich ihm darstellte oder bei Anwendung der erforderlichen Aufmerksamkeit dargestellt hätte.

Nicht ohne Bedeutung ist auch der vom BeschwF. in der Berufungsverhandlung hervorgehobene geringe Abstand von ihm zu der vorausfahrenden Droschke; danach wäre ein Durchfahren zwischen den beiden Fahrzeugen kaum möglich gewesen. Man wird deshalb dem BeschwF. es schwerlich zur Last legen können, wenn er wenigstens mit einem derart unvernünftigen Beginnen des anderen nicht gerechnet hat.

Die Feststellung der Voraussehbarkeit des Erfolgs beschränkt sich auf den Satz, die Angekl. hätten damit rechnen müssen, daß „bei einem solchen Zusammenstoß zweier Kraftfahrzeuge Körperverletzungen der betroffenen Personen eintreten würden". Es genügt aber nicht die Voraussehbarkeit der Körperverletzung als Folge der **Wirkung** unvorsichtigen Verhaltens, vielmehr muß dem Täter nachgewiesen werden, daß er sie als (unmittelbare oder mittelbare) Folge seines unvorsichtigen Verhaltens voraussehen konnte.

(2. Sen. v. 21. Nov. 1929; 2 D 645/29.) [A.]

15. §§ 18, 24 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. Der zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Kraftwagenführer verletzt das Vorfahrtsrecht, wenn er trotz behinderter Sicht in der Richtung auf die Kreuzungsstelle weiterfährt. †)

Der Angekl. fuhr mit der von ihm gesteuerten großen Limousine auf einem die Chaussee von Sch. nach M. kreuzenden Feldweg mit 10 km Geschwindigkeit. Als er mit dem Vorderteil des Wagens bereits über die Chaussee hinweg und wieder auf dem Landwege war, stieß der Nebenkläger, der mit seinem Kraftrade von Sch. kam und die rechte Seite der Kunststraße benutzte, mit ihm zusammen. Der auf die rechte Seite des Kühlers treffende Zusammenstoß war so stark, daß der Nebenkläger über die Kühlerhaube hinweggeschleudert und erheblich verletzt wurde.

Das LG. hat ein Verschulden des Angekl. an diesem Unfalle verneint. Zwar habe dem auf einem Hauptverkehrswege fahrenden Nebenkläger das Recht der Vorfahrt zugestanden. Die Nichtbeachtung dieser Vorfahrt könne aber dem Angekl. nur dann als Verschulden angerechnet werden, wenn er den herannahenden Kraftradfahrer in nicht zu großer Entfernung bemerken konnte, als er die Chaussee überqueren wollte. Infolge der Staubentwicklung durch die beiden dem Nebenkläger vorausfahrenden Kraftfahrräder in Zusammenhang mit der mangelnden Übersicht wegen der Beschaffenheit des Geländes sei das dem Angekl. nicht möglich gewesen. In dem Unterlassen des Hupens vor dem Überqueren — in dieser Beziehung wird im angefochtenen Urteile keine bestimmte Feststellung getroffen — will das BG. ebenfalls kein Verschulden erblicken, weil der Angekl. bei den gegebenen Verhältnissen nicht damit habe rechnen müssen, daß sich in nicht erheblicher Entfernung andere von ihm noch nicht wahrgenommene Wegebenutzer befänden. Dagegen wird angenommen, daß der Nebenkläger sehr schnell und unvorsichtig gefahren sei, da die Stundengeschwindigkeit von 60 km unter den gegebenen Umständen zu hoch gewesen sei.

Die Rev., welche vor allem Verletzung der Bestimmungen über das Vorfahrtsrecht rügt, mußte Erfolg haben.

Die Ausführungen des angefochtenen Urteils enthalten gewisse Widersprüche, und dieses bietet deshalb in seinen Feststellungen keine genügende Grundlage für die Nachprüfung, ob die Verneinung des Verschuldens des Angekl. rechtlich einwandfrei ist. Bei Erörterung der Frage, ob dem Angekl. eine schuldhafte Verletzung des Vorfahrtsrechts zur Last fällt, geht das BG. zunächst davon aus, daß die Sicht an der betreffenden Stelle wegen des welligen Geländes schlecht und durch die erhebliche Staubentwicklung, welche die beiden dem Nebenkläger vorausfahrenden Krafträder verursachten, behindert gewesen sei. Im weiteren Verlaufe heißt es dann bei Prüfung der Frage, ob ein Unterlassen des Hupens dem Angekl. als Verschulden zuzurechnen sei, das Gelände sei auch nicht so unübersichtlich und ferner die Staubentwicklung nicht so stark gewesen, daß der Angekl. auf jeden Fall vor dem Überqueren der Straße hätte hupen müssen, weil er damit rechnen mußte, daß sich in nicht erheblicher Entfernung andere Wegebenutzer befänden, die er nur noch nicht bemerken konnte. Endlich wird im Rahmen der Ausführungen, nach denen der Unfall auf ein Verschulden des Nebenklägers selbst zurückgeführt wird, gesagt, K. habe bei genügender Aufmerksamkeit erkennen müssen, daß der Wagen des Angekl. nicht hielt, sondern nur sehr langsam fuhr. Diese verschiedenen Erwägungen der Urteilsgründe sind nicht recht miteinander in Einklang zu bringen. Denn während einmal zugunsten des Angekl. davon ausgegangen wird, er habe wegen mangelnder Sicht das Herannahen des Nebenklägers nicht erkennen können, wird diesem gegenüber angenommen, daß er bei genügender Aufmerksamkeit die Bewegungen des Angekl. auf dem Landwege sehen konnte.

Rechtlich kann es hier keinem Zweifel unterliegen, daß der Angekl. objektiv das Vorfahrtsrecht des Nebenklägers verletzt hat, gleichviel ob er ihn gesehen hat oder nicht. Eine schuldhafte Verletzung liegt allerdings nur dann vor, wenn er nach den gegebenen Verhältnissen mit dem Eintritte einer Sachlage rechnen mußte, die ihn zur Gewährung der Vorfahrt nötigte. Der zur Gewährung der Vorfahrt Verpflichtete muß sich aber rechtzeitig vergewissern, ob er nicht bei der Weiterfahrt über die Kreuzung die Fahrrichtung eines sich nähernden Vorfahrtsberechtigten in einer die Gefahr eines Zusammenstoßes herbeiführenden Weise schneidet. Ist infolge eines vorübergehenden Sichthindernisses der Einblick in die zu kreuzende Fahrbahn behindert, so muß er bis zur Wiedergewinnung der Sicht entweder anhalten oder doch so langsam fahren, daß er bei plötzlichem Auftauchen eines Vorfahrtsberechtigten sofort halten, diesem also noch die Vorfahrt gewähren kann (RGSt. 63, 263). War also der Überblick über die Chaussee für den Angekl. durch die Staubentwicklung tatsächlich in einem solchen Maße gehindert, daß er herankommende, schnell fahrende Fahrzeuge nicht mehr rechtzeitig erkennen konnte, so hätte er vor der Chaussee halten müssen, bis die Sicht wieder frei wurde. Bei der Prüfung nach dieser Richtung wird das BG. zu beachten haben, daß der Angekl.

Warnungssignale darauf hingewiesen, so wird nur in Ausnahmefällen Grund zu der Annahme bestehen, daß der Fußgänger durch kopfloses regelwidriges Verhalten selbst zur Herbeiführung eines Unfalls beitragen werde.

Bemerkenswert an dem Urt. 2 D 645/29 ist schließlich die Unbefangenheit, mit der das RG. an die Erörterung tatsächlicher Fragen herantritt. Das RG. erklärt Angaben des Angekl. von sich aus für glaubhaft, ergänzt also die tatsächlichen Feststellungen des Vorderrichters. Von der in anderen Entsch. anzutreffenden Ängstlichkeit, die dem RevG. gezogenen Grenzen um keinen Preis zu überschreiten, ist hier nichts zu spüren. Beachtung verdient auch der vom RG. ausgesprochene Hinweis, eine bestimmte von dem Angekl. behauptete Tatsache sei erheblich („nicht ohne Bedeutung"), da im Falle ihrer Wahrheit die Voraussehbarkeit schwerlich werde festgestellt werden

mit der Möglichkeit, einem auf dem Hauptverkehrswege in schneller Fahrt bewegenden Fahrzeuge die Vorfahrt gewähren zu müssen, hier um so mehr rechnen konnte, als kurz vorher zwei Krafträder in schneller Fahrt auf der Chaussee vorübergefahren waren. Das schnelle Herannahen eines Vorfahrtsberechtigten war also kein außergewöhnliches Ereignis, das außerhalb des Bereiches der für den Angekl. erkennbaren Möglichkeiten lag. Wenn aber die Sicht für den Angekl. durch die Staubentwicklung nicht in erheblichem Maße beeinträchtigt war, könnte ein Verschulden des Angekl. darin gefunden werden, daß er nicht die nötige Aufmerksamkeit für die Beobachtung der Chaussee aufgewendet hat. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wird das BG. nach Aufklärung der eben hervorgehobenen Widersprüche den Sachverhalt von neuem zu prüfen und dabei auch die Breite der vom Angekl. gekreuzten Chaussee festzustellen haben. Es wird auch näher zu begründen sein, weshalb für den vorfahrtsberechtigten Nebenkläger auf freier Chaussee eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km zu hoch war und ein unvorsichtiges Fahren bedeutete. Im übrigen ist hervorzuheben, daß ein eigenes Verschulden des Verletzten die Verantwortlichkeit des Angekl. nicht ausschließen würde.

(2. Sen. v. 11. Nov. 1929; 2 D 1033/29.) [A.]

16. § 24 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. Zur Annahme einer schuldhaften Verletzung des Vorfahrtsrechts ist erforderlich, daß der Angeklagte die den Vorfahrtsfall begründenden örtlichen Voraussetzungen kannte oder daß er sich in einem verschuldeten Irrtum hierüber befand. †)

Nach der Annahme der StrK. ist das dem Hauptbahnhof in W. vorgelagerte Gelände, da diesem Gebiet die Geschlossenheit einer Platzanlage mangelt, nicht als eine solche anzusehen; vielmehr ist der Kaiser-Wilhelm-Ring, der das Gelände in ost-westlicher Richtung durchschneidet, eine Hauptverkehrsstraße. Der Verkehr vor dem Bahnhofsgelände spielt sich in der Hauptsache auf diesem Teil des Kaiser-Wilhelm-Rings ab und nicht auf den kurzen Zufahrtswegen, die in den Verlängerungen der Nikolasstraße und der Kaiserstraße um die beiden Verkehrsinseln herum zum Bahnhof führen. Ersichtlich geht also die StrK. davon aus, daß diese „Zufahrtswege“ im Verhältnisse zum Kaiser-Wilhelm-Ring Seitenwege i. S. des § 24 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) sind. Diese Annahmen liegen im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete; ein Rechtsirrtum tritt in ihnen nicht zutage. Auf Grund dieser Auffassung ist die StrK. zu der weiteren Annahme gelangt, daß jedes sich auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring als dem Hauptverkehrsweg bewegende Fahrzeug auch vor den vom Bahnhof herkommenden Fahrzeugen das Vorfahrtsrecht habe und daß der Angekl., indem er in den Kaiser-Wilhelm-Ring einbog, ohne dem Zeugen B. die Vorfahrt zu lassen, dem § 24 KraftfVerkVO. 1928 zuwidergehandelt habe. Die StrK. ist deshalb der Ansicht, daß der Angekl. „damit“ die im Verkehr gebotene Ordnung und Vorsicht verletzt und fahrlässig gehandelt habe. Dies allein trägt jedoch noch nicht die Verurteilung des Angekl. wegen fahrlässiger Körperverletzung i. S. des § 230 Abs. 2 StGB. Der tatsächliche („objektive“) Verstoß gegen die Vorschrift des § 24 KraftfVerkVO. begründet nicht ohne weiteres die Annahme eines fahrlässigen Verschuldens auf der Seite des Angekl. Das SchöffG. ist, im Gegensatz zum BG., der Auffassung gewesen, „daß Platz und Straße vor dem Bahnhof ein Ganzes bilden“ und daß deshalb das Fahrzeug des Angekl. als das von rechts kommende die Vorfahrt hatte. Hinzu kommt, daß auch auf der Skizze Bl. 2 d. A., auf die die StrK. ausdrücklich Bezug genommen hat, der in Betracht kommende Teil des Kaiser-Wilhelm-Rings, in den der Angekl. zur Zeit des Vorfalls einbog, als „Kaiser-Platz“ bezeichnet ist. Auch die StrK. hat sich zur Bildung ihrer Überzeugung, daß das dem Hauptbahnhof vorgelagerte Gelände nicht als eine Platzanlage anzusehen sei, der Hilfe eines Sachverständigen bedienen müssen. Bei solcher Sachlage hätte die StrK. prüfen und die Erörterungen darauf erstrecken müssen, ob sich der Angekl. infolge falscher Beurteilung der örtlichen, also tatsächlichen Verhältnisse in einem Irrtum der im § 59 StGB. bezeichneten Art, nämlich darüber befunden habe, daß das dem Hauptbahnhof vorgelagerte Gelände einschließlich des Kaiser-Wilhelm-Rings als eine Platzanlage, der Kaiser-Wilhelm-Ring also als ein Teil dieser Platzanlage und nicht als eine im Verhältnisse zu ihr selbständige Hauptverkehrsstraße anzusehen sei. Wurde ein solcher Irrtum festgestellt, so wäre die weitere Prüfung geboten gewesen, ob der Angekl. i. S. des § 59 Abs. 2 StGB. die Unkenntnis selbst durch Fahrlässigkeit verschuldet habe. Nur im Falle der Bejahung dieser Frage hätte dann seine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung erfolgen können. Von Belang würde hierbei nicht sein, daß nach § 1 Nr. 4 KraftfVerkVO. als Wege auch Plätze gelten. Hielt der Angekl. infolge eines von ihm nicht verschuldeten tatsächlichen Irrtums den Kaiser-Wilhelm-Ring für einen unselbständigen Teil des nach der angeführten Vorschrift als „Weg“ geltenden Bahnhofsvorplatzes, nicht aber als eine selbständige Hauptverkehrsstraße, so hätte er dadurch, daß er als Lenker des von rechts kommenden Fahrzeugs auf Grund des § 24 KraftfVerkVO. das Vorfahrtsrecht für sich in Anspruch nahm, nicht schuldhaft gehandelt. Da die Annahme eines fahrlässigen Verschuldens allein auf die Zuwiderhandlung gegen § 24 KraftfVerkVO. gestützt ist, muß der erörterte Rechtsmangel, ohne daß es noch eines Eingehens auf die Verfahrensbeschwerde bedarf, zur Aufhebung des Urteils führen.

(1. Sen. v. 8. Nov. 1929; 1 D 1039/29.) [A.]

17. § 21 KraftfG.; §§ 18, 24, 26 KraftfVerkVO.; § 230 StGB. Fahrlässige Körperverletzung dritter Personen bei einem Zusammenstoß zweier Kraftwagen. Vorfahrtrecht nach § 24, Verpflichtung zum Langsamfahren nach § 18 Abs. 2, zum rechtzeitigen Anzeigen einer Fahrtrichtungsänderung nach § 26 KraftfVerkVO. †)

Auf die Sachbeschwerden beider Angekl. mußte das angefochtene Urteil aufgehoben werden.

1. Der Angekl. W. fuhr durch die Moltkestraße, während Th. von links in verlangsamter Fahrt herankam und bei der Einmündung der Moltkestraße plötzlich seinen Wagen nach links auf eine Schutzinsel zusteuerte, und daß W., der zur Vermeidung eines Zusammenstoßes seinen Wagen nach rechts herumriß, mit dem linken Vorderrad an die Kappe des rechten Hinterrades des Th.schen Wagens anstieß und diesen so auf die Schutzinsel schleuderte, wodurch zwei Personen verletzt wurden. Die Übersicht war gut, so daß sich die beiden Kraftwagenführer rechtzeitig sehen konnten, Th. hat auch den Wagen des W. gesehen, bevor er die Einmündung der Moltkestraße erreicht hatte. Die Gegend war sehr belebt. Beide Führer wurden durch sog. Greifer behindert. Die Frage, ob dem Angekl. W. das Vorfahrtrecht zustand, hat das BG. offen gelassen.

2. Zur Begründung der Fahrlässigkeit des W. wird im Urteil ausgeführt: W. hätte, da die Übersicht nicht gehindert war, bei der erforderlichen Aufmerksamkeit den Wagen des Th. rechtzeitig sehen und seine Fahrtgeschwindigkeit so einrichten müssen, daß er seinen Wagen auch bei der plötzlichen Kursänderung des Th.schen Wagens hätte zum Stehen bringen können. Daraus ergibt sich zwar die Annahme des BG., daß W. aus Unachtsamkeit den Wagen des Th., als er auf die Kreuzung zukam, nicht gesehen hat, auch läßt jener Satz, obwohl über die Geschwindigkeit des W.schen Wagens sonst keine Feststellung getroffen ist, auf die weitere Annahme

---

können. Wie verträgt sich das mit dem in dem Urt. 2 D 699/29 ausgesprochenen Satz: die Feststellung, ein bestimmter Erfolg sei für den Angekl. voraussehbar gewesen, sei für das RevG. maßgebend? (Vgl. dagegen meine Anm. zu diesem Urt. unten S. 2874.) Der Schlußsatz der Entsch. zeigt, wie sehr bei der Feststellung der Voraussehbarkeit auf die Wortfassung geachtet werden muß.

RA. Dr. Max Alsberg, Berlin.

Zu 17. 1. a) Bezüglich der Frage einer Fahrlässigkeit des Mitangekl. W. ist dem RG. darin beizutreten, daß sich aus den Feststellungen des BG. eine Gefahrlage nicht ergibt, die den W. zur Ermäßigung der Geschwindigkeit verpflichtet hätte. Ob W. vorfahrtberechtigt war, kann mangels näherer Angaben im Urteil nicht entschieden werden; die Vorfahrtberechtigung wäre dann gegeben gewesen, wenn entweder die Moltkestraße gegenüber der vom

schließen, daß W. eine höhere als die im § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. bezeichnete Geschwindigkeit gehabt hat, dagegen fehlt im Urteil die Angabe des Grundes, der nach der Auffassung des Gerichts ihn verpflichtete, die Geschwindigkeit soweit herabzusetzen, daß er den Wagen alsbald oder sofort zum Stehen bringen konnte. Da beide Angekl. auf dieselbe Kreuzung zufuhren, so kam auch für den Vorfahrtberechtigten ein vorsichtiges und bis zur sicheren Verständigung langsames Heranfahren in Betracht, wenn bei Zugrundelegung der beiderseitigen Geschwindigkeit und der beiderseitigen Entfernung eine Gefahr des Zusammenstoßes an der Kreuzung bestand. Daß das BG. eine solche Gefahrlage angenommen und darauf die Verpflichtung des W. zur Ermäßigung der Geschwindigkeit gegründet hat, kann dem Urteil aber nicht entnommen werden, zumal da es der Meinung Ausdruck gibt, Th. hätte versuchen dürfen, mit erhöhter Geschwindigkeit an (das heißt: vor) W. vorbeizukommen. Es ist aber auch nicht festgestellt, daß W. nach den gegebenen Umständen und seinen persönlichen Verhältnissen, insbes. seiner Umsicht und Überlegungsfähigkeit damit rechnen konnte und mußte, Th. werde nicht an ihm vorbeifahren wollen, sondern vor der Einmündung der Moltkestraße nach links abbiegen und so vor ihm herfahren, und dadurch werde eine Gefahrlage geschaffen, der er begegnen müsse. Das BG. scheint auch das nicht angenommen zu haben. Denn es bezeichnet das Verhalten des Th. als ein „planloses Fahren“. Ohne nähere Begründung ist jedenfalls nicht einzusehen, warum W. mit einem „planlosen Fahren“ des anderen Kraftfahrers hätte rechnen müssen, wenn er ihn von links hätte herankommen sehen.

Auch darüber fehlen Feststellungen, ob etwa der lebhafte Verkehr oder das Vorhandensein der „Greifer“ ein langsameres Fahren erforderlich machten. Im Urteil ist zwar festgestellt, daß der Angekl. sich durch Greifer ablenken ließ, und daraus wird geschlossen, daß er nicht die erforderliche Aufmerksamkeit obwalten ließ. Es ist aber nicht ersichtlich, ...

Mitangekl. Th. befahrenen Straße im Verhältnis von Hauptverkehrsweg zu Seitenweg stand oder, da W. gegenüber Th. von rechts kam, wenn beide Straßen i. S. § 24 KraftfVerkVO. gleichwertig waren, oder wenn über die Bedeutung der beiden Wege zueinander Zweifel bestanden (zu letzterem Punkt vgl. RG. v. 11. Mai 1928 in „Recht des Kraftfahrers“ S. 196). Auch bei Unterstellung des Vorfahrtrechtes des W. durfte dieser, wie das RG. zutreffend feststellt, dennoch nicht unbekümmert um den Wagen des Th. darauflos fahren, solange er sich nicht vergewissert hatte, daß Th. sein Vorfahrtrecht erkennen und berücksichtigen und sein eigenes Verhalten danach einrichten werde. Voraussetzung für die Pflicht zur Verlangsamung der von W. eingehaltenen Geschwindigkeit, die im Einklang mit dem RG. als eine höhere als die im § 18 II KraftfVerkVO. bezeichnete unterstellt werden muß, war aber eben insoweit, daß objektiv eine Gefahrlage bestand und daß eine solche auch von W. bei Anwendung aller ihm nach den gegebenen Umständen möglichen Sorgfalt wahrgenommen werden konnte. Dem Urteil des BG. läßt sich aber die Annahme einer solchen Gefahrlage nicht entnehmen und insbes. wäre es in der Tat eine Überspannung der einem Kraftwagenführer zuzumutenden Sorgfaltspflicht, wenn er mit dem als „planlos“ gekennzeichneten Fahren des Th. hätte rechnen müssen. Ein solches Verhalten kann nicht mehr als in den Rahmen der Erfahrung des täglichen Lebens fallend erachtet werden. Demgemäß kommt es auch nicht darauf an, daß W., sei es auch aus Unachtsamkeit, den Th.schen Wagen nicht rechtzeitig gesehen haben mag; denn auch wenn er ihn gesehen hätte, so hätte das allein eine Pflicht, langsamer zu fahren, nach den vorher gemachten Ausführungen nicht begründet.

b) Auch soweit das BG. einen Mangel in der erforderlichen Aufmerksamkeit des W. etwa darin erblickt, daß er sich durch Greifer ablenken ließ, kann diese Feststellung zur Verurteilung des Angekl. nicht ausreichen. Das BG. hat nicht zum Ausdruck gebracht, worin die Fahrlässigkeit des W. zu finden sei. Diese könnte vielleicht darin erblickt werden, daß nach Überzeugung des BG. der Angekl. bei Anwendung aller gebotenen und ihm möglichen Sorgfalt sowohl den Greifern als auch den anderen Wegebenutzern seine Aufmerksamkeit hätte zuwenden können, oder aber auch darin, daß er dazu nur bei Ermäßigung der Fahrtgeschwindigkeit in der Lage gewesen wäre, diese aber nicht ermäßigt hat. Jedenfalls unterläßt hier das BG. die zur Beurteilung der Schuldfrage bezüglich des W. erforderlichen tatsächlichen Feststellungen in einer Weise, die notwendig zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen mußte.

c) Es wird allerdings angenommen werden müssen, daß eine Pflicht des W. zur Ermäßigung seiner Fahrtgeschwindigkeit nach § 18 II KraftfVerkVO. um deswillen bestand, weil, wie in den Gründen des BU. festgestellt ist, „die Gegend sehr belebt war“. Beim Herrschen lebhaften Verkehrs muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Muß aber davon ausgegangen werden, daß die sich nach § 18 II KraftfVerkVO. ergebende Fahrtgeschwindigkeit im gegebenen Falle überschritten war, so bestand bei der vom BG. festgestellten Voraussetzung lebhaften Verkehrs die Pflicht zur Verlangsamung der Geschwindigkeit auf das in § 18 II vorgesehene Maß. Es scheint allerdings, daß das LG. im Zusammenhange mit der Prüfung des Verschuldens des W. diesen Punkt nicht gewürdigt hat, so daß auch insoweit die Feststellungen zur Verurteilung des Angekl. nicht ausreichen; jedoch wird es m. E. gerade auf diese Frage bei der neuen Verhandlung und Entsch. vorwiegend ankommen müssen.

Natürlich würde auch eine Bejahung der Strafbarkeit aus § 18 II KraftfVerkVO. noch nicht ohne weiteres eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung nach § 230 StGB. nach sich ziehen können, es müßten darüber noch weitere Feststellungen, insbes. auch über die Voraussehbarkeit des Erfolges, getroffen werden, ganz abgesehen davon, daß überhaupt die Verletzung einer verkehrspolizeilichen Vorschrift nicht notwendig fahrlässiges Verhalten dartut (vgl. RGSt. 60, 84). Es kommt dabei immer auf die Umstände des Einzelfalles an.

2. Auch bezüglich des Mitangekl. Th. mußte aus den zutreffenden Gründen des reichsgerichtl. Urteils mangels ausreichender tatsächlicher Feststellungen eine Zurückverweisung der Sache in die Vorinstanz erfolgen. Interessant ist hier vor allem, daß die Fahrlässigkeit des Th. u. U. hier darin bestehen kann, daß er zu langsam gefahren ist, mit einer geringeren Geschwindigkeit als W. In der Praxis spielt natürlich der umgekehrte Fall, daß ein Kraftwagenführer wegen zu großer Geschwindigkeit fahrlässig einen Verkehrsunfall verschuldet, eine ungleich größere Rolle. Zur Annahme einer Fahrlässigkeit des Th. war aber, wie das RG. richtig hervorhebt, weiter die Feststellung erforderlich, daß Th. bei Anwendung der erforderlichen und ihm nach Lage des Falles möglichen Sorgfalt hätte erkennen können, daß der hinter ihm fahrende Wagen des W. in rascherem Tempo fuhr als sein eigenes Gefährt und daß deshalb die Möglichkeit des Auffahrens des hinteren Wagens bestand. Daß in dem hier vorliegenden Falle das RG. zur Annahme hinneigt, daß ein solches Auffahren des hinteren Wagens bei der gegebenen Sachlage „wahrscheinlich“ oder „leicht möglich“ war, darf nicht etwa zu der Annahme verführen, daß das RG. einem Kraftwagenlenker nur in einem solchen Falle eine von ihm geschaffene Gefahrlage zum Verschulden anrechnen will, in dem der erfolgte Verkehrsunfall als Folge der geschaffenen Gefahrlage mit einem höheren Grade von Wahrscheinlichkeit oder Möglichkeit voraussehbar war; es genügt vielmehr selbstverständlich zur Annahme einer Fahrlässigkeit des Kraftwagenführers bei Vorhandensein der objektiven Voraussetzungen (Kausalzusammenhang) die Feststellung, daß er den eingetretenen Verkehrsunfall bei Anwendung der ihm gebotenen und auch möglichen Sorgfalt als mögliche Folge seines Verhaltens voraussehen und sein Verhalten so einrichten konnte, daß die Schaffung einer Gefahrlage hätte vermieden werden können.

Ob Th. die nach § 26 KraftfVerkVO. vorgeschriebene Anzeige seiner Richtungsänderung rechtzeitig vorgenommen hat, ist ebenfalls nicht festgestellt. Unter Umständen kann eine Fahrlässigkeit des Th. schon darin erblickt werden, daß er die rechtzeitige Anzeige unterlassen hat, dann bedürfte es aber der weiteren Prüfung der Frage, inwieweit diese Unterlassung für den erfolgten Zusammenstoß kausal war; die Kausalität wäre schon dann zu verneinen, wenn festgestellt werden kann, daß W. die ihm abgekehrte linke Seite des Th.schen Wagens nicht überblicken konnte und also auch dann das Zeichen nicht hätte sehen können, wenn es von Th. tatsächlich gegeben oder rechtzeitig gegeben worden wäre. Eine andere Frage wäre es natürlich, ob dann nicht auf alle Fälle bezüglich des Th. eine Übertretung nach § 21 KraftfG. i. Verb. m. § 26 KraftfVerkVO. gegeben wäre; diese Frage wäre zu bejahen, natürlich unter der Voraussetzung, daß die Frist des § 67 III StGB. gewahrt ist. Andererseits würde aber die Befolgung der Vorschr. des § 26 KraftfVerkVO. für sich allein die Schuld des Th. an dem Zusammenstoß nicht auszuschließen vermögen, denn die Pflicht des Kraftwagenlenkers beschränkt sich selbstverständlich nicht auf Einhaltung dieser Verkehrsvorschrift oder der verkehrspolizeilichen Vorschriften überhaupt (vgl. RGSt. 61, 120), vielmehr muß die Frage seines Verschuldens nach allgemeinen strafrechtlichen Grundsätzen beurteilt werden, es muß also immer davon ausgegangen werden, ob er der ihm als Kraftwagenführer obliegenden und nach Lage der Sache möglichen Sorgfalt in seinem gesamten Verhalten genügt hat, und es muß objektiv festgestellt werden, ob bei Anwendung all dieser Sorgfalt die Vermeidung des Verkehrsunfalles möglich gewesen wäre.

Wenn festgestellt werden könnte, daß Th. in vorschriftswidriger Weise an die Schutzinsel heranfuhr, so würde gleichwohl auch daraus allein sich noch nicht sein Verschulden an dem eingetretenen Zusammenstoß ergeben, sondern nur bei Feststellung aller bereits erörterten Voraussetzungen; immerhin würde aber dann im gegebenen Falle die strafrechtliche Beurteilung des Verhaltens des Th. im Zu-

lich, ob das BG. der Überzeugung war, der Angekl. hätte unter Beibehaltung seiner Geschwindigkeit sowohl den Greisern als auch den anderen in seine Nähe kommenden Wegebenutzern zugleich seine Aufmerksamkeit zuwenden können oder er hätte, weil ihm das nicht möglich war, die Fahrtgeschwindigkeit ermäßigen müssen.

(2. Sen. v. 17. Juni 1929; 2 D 245/29.) [A.]

Überholen.

18. 1. § 21b der VO. v. 5. Dez. 1925 (RGBl. I, 439) i. d. Fass. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425). Unter welchen Umständen darf ein Führer eines Kraftfahrzeuges rechts überholen?

2. § 230 StGB. Zum Begriff der Fahrlässigkeit im Sinne dieser Vorschrift.†)

Das BG. geht davon aus, der Angekl. habe sich dadurch gegen § 21b der zur Zeit des Unfalls i. d. Fass. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425) geltenden VO. v. 5. Dez. 1925 (RGBl. I, 439) vergangen, daß er die Frau K., die in der gleichen Richtung ihr Fahrrad führte, rechts überholte. Nach den getroffenen Feststellungen ist er aber nicht, um die Zeugin K. überholen zu können, nach rechts abgebogen, hat vielmehr seine bisherige Fahrtrichtung beibehalten, nachdem die Zeugin so weit nach links hinüber gebogen war, daß der Fahrdamm auf der rechten Seite frei wurde und der Angekl. mit seinem Kraftwagen Raum zum Weiterfahren gehabt hätte, wenn die Zeugin nicht wieder nach rechts eingebogen wäre. In einem solchen Fall ist der Kraftwagenführer an die Vorschrift des § 21b VO. nicht ohne weiteres gebunden, weil unter Umständen durch ihre Einhaltung eine Verkehrsgefahr herbeigeführt werden könnte.

Eine Verletzung der Vorschrift des § 21b der VO. ist deshalb bisher nicht ausreichend nachgewiesen. In dieser Verletzung allein erblickt aber das BG. den Grund für die dem Angekl. zur Last fallende Fahrlässigkeit. Eine Übertretung dieser Bestimmung würde überdies nicht ausreichen, um eine Fahrlässigkeit zu begründen. Es kommt darauf an, ob durch sie der schädigende Erfolg verursacht worden ist und dies vom Täter vorausgesehen werden konnte.

War das Linksüberholen nicht ungefährlich und hielt der Angeklagte, ohne seine Sorgfaltspflicht zu verletzen, das Weiterfahren geradeaus für gefahrlos oder war auch nur ein Unfall für ihn nicht voraussehbar, dann wäre die Anwendung des § 230 StGB. selbst im Falle einer Übertretung des § 21b nicht gerechtfertigt. Darüber, ob das Verhalten der Zeugin Anlaß zu einer solchen Annahme des Angekl. bot, enthält das angefochtene Urteil nichts. Es fehlt jede Feststellung darüber, ob und wie lange vorher der Angekl. auf das Herankommen seines Kraftwagens durch ein deutlich hörbares Warnungszeichen aufmerksam gemacht hatte, und ob etwa die Zeugin gerade erst auf ein solches Warnungszeichen hin nach links ausgebogen war, oder ob sie nach dem Ausbiegen durch ein solches Warnungszeichen erschreckt wieder in ihre frühere Fahrtrichtung zurückkehren wollte. Auf Unvorsichtigkeiten der anderen Wegebenutzer und auf planlose Hin- und Herbewegungen muß jeder Kraftwagenführer gefaßt sein. Insbes. ist in einem Falle, in dem er rechts an einem anderen Wegebenutzer vorüberfährt, ganz besondere Vorsicht erforderlich (vgl. das Urt. des 1. StrSen. des RG. v. 20. Mai 1924, 1 D 4/24: JW. 1925, 487). Ob gerade im vorliegenden Falle der Angekl. mit einer Rückkehr der Zeugin in ihre frühere eben verlassene Richtung rechnen und deshalb einen Zusammenstoß vorhersehen konnte, ist bisher in dem angefochtenen Urteile nicht geprüft worden. Deshalb muß dieses Urteil aufgehoben und die Sache zu neuer Verhandlung an die Vorinstanz zurückverwiesen werden.

(2. Sen. v. 24. Okt. 1929; 2 D 550/29.) [A.]

Unübersichtliche Wegestelle.

****19.** § 21 KraftfG.; §§ 17, 18, 23 KraftfVerkVO.; §§ 222, 73 StGB.; § 354 StPO. Fahrlässige Tötung. Zu den Begriffen „Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn" in § 18 Abs. 2 und „unübersichtliche Wegestelle" in § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. enthält nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, aber keinen selbständigen Straftatbestand und keine blankettausfüllende Norm.†)

Nach den Feststellungen des angefochtenen Urt. hat sich der tödliche Unfall, der dem Angekl. zur Last gelegt wird, auf folgende Weise zugetragen: Der Angekl., berufsmäßiger Kraft-

---

sammenhange mit der aus dem Urteil sich ergebenden Sachlage die Feststellung der zur Annahme der Fahrlässigkeit des Th. erforderlichen Voraussetzungen ermöglichen. Auf alle Fälle aber müßte wohl dieser Umstand, wie das RG. indirekt andeutet, dem Mitangekl. W. zugute kommen, der dann auch bei Anwendung aller ihm zuzumutenden und nach Lage des Falles möglichen Sorgfalt nicht damit hätte zu rechnen brauchen, daß ein anderer Wagen unter Verletzung einer ausdrücklichen verkehrspolizeilichen Vorschrift in seine Fahrbahn geraten würde. Wenn nicht besondere Umstände vorliegen, aus denen heraus W. mit einem solchen verkehrswidrigen Verhalten des Th. rechnen mußte, kann dieses nicht als in den Bereich der Erfahrung des täglichen Lebens fallend und deshalb auch nicht als von W. in den Kreis seiner Erwägungen zu ziehend erachtet werden.

RA. Ernst Oppenheimer, München.

Zu 18. Die Entsch. beruht auf Grundsätzen, die vom RG. und in der sonstigen Rspr. schon wiederholt ausgesprochen worden sind:

1. Der Führer eines Kraftfahrzeugs ist von der Befolgung verkehrspolizeilicher Vorschriften entbunden, ja sie ist ihm sogar untersagt, wenn nach den Umständen des Falles gerade deren Beobachtung eine Verkehrsgefährdung herbeiführen könnte; solche Umstände können sich namentlich aus dem vorschriftswidrigen Verhalten anderer Personen ergeben (vgl. RGSt. 59, 341; 60, 84). Ein derartiges Verhalten kann den Kraftfahrer besonders berechtigen und sogar zwingen, die Vorschriften über das Ausweichen und Überholen unbeachtet zu lassen, da sie vielfach ohne die Mitwirkung des anderen Wegebenutzers nicht befolgt werden können. Es wäre aber verfehlt, aus den Ausführungen im 1. Abs. der Entsch. allgemein den Schluß ziehen zu wollen, als dürfe ein Kraftfahrzeugführer einen eingeholten Radfahrer stets rechts überholen, wenn dieser sich auf der linken Seite der Straße befindet und ihm die rechte Straßenseite derartig freiläßt, daß er unter Beibehaltung seiner Fahrtrichtung und ohne Abbiegung nach rechts weiter- und vorbeifahren kann. Daß die Entsch. dies nicht besagen will, ergibt sich klar aus den Worten, der Führer sei in einem solchen Falle nicht *ohne weiteres* an die Vorschrift des § 23 KraftfVerkVO. gebunden und aus den folgenden Darlegungen in Abs. 3.

2. Die Übertretung einer verkehrspolizeilichen Vorschrift genügt nicht ohne weiteres zur Begründung der zum Tatbestand des § 230 StGB. gehörigen Fahrlässigkeit; es muß noch hinzukommen, daß der rechtswidrige Erfolg, die Verletzung eines anderen, durch das der Vorschrift widersprechende Verhalten des Täters *verursacht* wurde und für den Täter als Folge seines Verhaltens *vorhersehbar* war (vgl. RGSt. 56, 343; 61, 318). Über den Ursachenzusammenhang und die Frage seiner sog. Unterbrechung durch Handlungen zurechnungsfähiger Dritter — Setzen von Zwischenursachen, ohne die der rechtswidrige Erfolg nicht eingetreten wäre — waren im vorliegenden Falle weitere Ausführungen nicht veranlaßt. Wohl aber nimmt die Entsch. zur Frage der Vorhersehbarkeit des rechtswidrigen Erfolges eingehender Stellung. Dabei wiederholt sie den in mehrfachen Urteilen aufgestellten und trotz lebhafter Widersprüche namentlich aus den Kreisen der Kraftfahrer festgehaltenen Satz, daß jeder Kraftfahrer auf Unvorsichtigkeiten und Unbesonnenheiten der anderen Wegebenutzer und auf planlose Hin- und Herbewegungen dieser auf der Straße gefaßt sein muß, und das ebenfalls schon oft betonte Verlangen, daß der Kraftfahrer besonders vorsichtig sein muß, wenn er in Abweichung von der Vorschrift des § 23 KraftfVerkVO. und der bestehenden Verkehrsgepflogenheit einen eingeholten Wegebenutzer auf der rechten Seite überholt.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Zu 19. In der Auslegung des Begriffes „unübersichtliche Wegestelle" im § 23 IV KraftfVerkVO. ist dem RG. gegenüber den Entsch. des BayObLG. unbedingt zuzustimmen. Die Frage der Übersichtlichkeit kann keineswegs nur nach der „entsprechenden Beschaffenheit des Geländes" beurteilt werden, vielmehr ist in gleicher Weise auch der konkrete, durch besondere Veranstaltungen und Ereignisse des Verkehrs herbeigeführte augenblickliche Zustand entscheidend mit zu berücksichtigen. Die Auffassung des BayObLG. muß zu ganz unmöglichen, unerträglichen Ergebnissen führen: man denke nur an Fälle, wie sie jedem Kraftfahrer mannigfach begegnen, in denen eine an sich ganz übersichtliche Straßenstelle aus irgendwelchen Ursachen, etwa durch Stockungen und Stauungen des Verkehrs, plötzlich ganz unübersichtlich geworden ist. Jeder gewissenhafte Kraftfahrer wird sich bei einer solchen durch zufällige Umstände geschaffenen Unübersichtlichkeit in gleicher Weise vorsichtig

wagenführer, fuhr an einem Novembertage bei Tageslicht mit dem Lieferkraftwagen seiner Arbeitgeberin die Reichenhainer Straße in Ch., eine groß angelegte Straße mit starkem Verkehr, landwärts. Kurz vor der Einmündung der Melanchthonstraße, die von rechts in seiner Fahrtrichtung auf die Reichenhainer Straße trifft, holte er einen aus Motorwagen und Anhänger bestehenden Lastkraftwagenzug ein, der sehr langsam, mit einer Stundengeschwindigkeit von 7 km, fuhr. Obgleich die beiden etwa 2 m hohen, mit Steinen beladenen Wagen des Lastzuges ihm die Übersicht über den gesamten der Kreuzung zunächst liegenden Teil der Melanchthonstraße verdeckten, schickte sich der Angekl. an, den Zug, als dieser in die Kreuzung einzufahren begann, mit einer Stundengeschwindigkeit von 20 bis 25 km zu überholen. Als der Angekl. den Lastzug einholte, kam auf der vorschriftsmäßigen rechten Seite der Melanchthonstraße gegen die Reichenhainer Straße zu der Betriebsleiter L. auf einem Motorrad mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren. Er erreichte die Kreuzung der beiden Straßen etwa gleichzeitig mit dem Lastzuge und fuhr, da dieser nur eine sehr geringe Geschwindigkeit hatte, in einer Entfernung von etwa 4 m in einem leichten rechten Bogen vor dem Lastzuge vorüber, der in diesem Zeitpunkte erst etwa ein Drittel der Kreuzung überfahren hatte. Inzwischen hatte der Angekl. mit seinem Kraftwagen, beim Überholen des Lastzuges begriffen, dessen Spitze erreicht und kam hinter diesem hervor. L., dem der hoch beladene Lastzug die Sicht auf den Wagen des Angekl. versperrt, und der dessen Hupenzeichen infolge des durch den Lastzug verursachten Lärms nicht gehört hatte, bemerkte den Angekl. zu spät und fuhr dessen Wagen rechts von der Seite an. Dabei kam L. zu Fall und zog sich tödliche Verletzungen zu.

Die Rev. des Angekl., der auf Grund dieses Tatbestandes wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit Übertretungen nach den §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 2, 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. i. Verb. m. § 21 KraftfG. verurteilt ist, ist in der Hauptsache nicht begründet.

Daß der Angekl. mit Rücksicht darauf, daß der Überblick über die Fahrbahn für ihn durch den aus zwei Wagen bestehenden, hoch beladenen Lastzug behindert war, zu schnell gefahren ist und dadurch gegen § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. verstoßen hat, ist offensichtlich und wird auch von der Rev. nicht bezweifelt. Dagegen bekämpft diese seine Verurteilung aus § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO., die sich darauf gründet, daß der Angekl. den Lastzug entgegen dem in dieser Vorschrift enthaltenen Verbot an einer „unübersichtlichen Wegestelle“ überholt habe. Die StrK. nimmt zwar an, daß die Unfallstelle, nämlich die Einmündung der Melanchthonstraße in die Reichenhainer Straße, nach der festbestimmten Beschaffenheit des Geländes nicht als unübersichtlich angesprochen werden könne, weil die breite Seitenstraße, aus der Fahrtrichtung des Angekl. gesehen, frühzeitig und verhältnismäßig weit eingesehen werden konnte, sofern nicht ein dazwischen tretendes Hindernis diese Einsicht versperrte. Sie hält aber gleichwohl das Vorliegen einer „unübersichtlichen Wegestelle“ i. S. der genannten Vorschrift für gegeben, weil dem Angekl., als er den hoch beladenen Lastzug überholte, durch diesen der gesamte der Kreuzung zunächst liegende Teil der Melanchthonstraße verdeckt war und durch dieses Hindernis die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit übersichtliche Wegestelle zu einer unübersichtlichen i. S. von § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. geworden sei. Mit diesen Ausführungen tritt die StrK. in bewußten Gegensatz zu der in mehreren Entsch. des BayObLG. (vgl. JW. 1927, 2232; HöchstRRspr. 1929 Nr. 998) niedergelegten Rechtsansicht, die dahin geht, daß der Begriff „unübersichtliche Wegestelle“ i. S. des § 23 Abs. 4 a. a. O. stets eine entsprechende natürliche Beschaffenheit des Geländes voraussetze im Gegensatz zu der „Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn“ i. S. von § 18 Abs. 2 a. a. O., die auch durch die augenblickliche Verkehrslage herbeigeführt werden könne. Der erk. Sen. vermag sich der Ansicht des BayObLG. nicht anzuschließen. Ihre Begründung, daß nämlich die Vorschrift des § 23 Abs. 4 bei einer anderen Auslegung des Begriffs „unübersichtliche Wegestelle“ auf ein Verbot des Überholens überhaupt hinauslaufen würde, weil jedes zu überholende Fahrzeug stets den Überblick über die Fahrbahn für den Überholenden behindere, erscheint nicht zutreffend. Es ist vielmehr, wie in dem angefochtenen Urt. mit Recht ausgeführt wird, wohl m ö g l i c h, aber nicht n o t w e n d i g, daß ein anderer Wegebenutzer die Fahrbahn für den Überholenden unübersichtlich macht. Wann der eine, wann der andere Fall gegeben ist, ist Tatfrage. Dabei wird es wesentlich einerseits auf die natürliche Beschaffenheit der Örtlichkeit, andererseits auf die Art und Größe des zu überholenden Fahrzeuges ankommen. Rechtsgrundsätzlich ausgeschlossen ist es jedenfalls nicht, daß eine ihrer natürlichen Beschaffenheit nach übersichtliche Örtlichkeit durch eine augenblickliche Verkehrslage, namentlich durch einen gerade in der Fahrbahn befindlichen, den Überblick hemmenden Gegenstand zur „unübersichtlichen Wegestelle“ i. S. des § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO., d. h. zu einer Stelle, an der der Weg unübersichtlich ist, wird (vgl. auch die den Begriff „unübersichtliche Stelle“ i. S. des § 19 KraftfVerkVO. v. 3. Febr. 1910 betreffende Entsch. des 6. ZivSen. des RG. v. 7. Jan. 1915, VI 491/14: LZ. 1915 Sp. 704). Auf dieser rechtlichen Grundlage betrachtet, tragen die tatsächlichen Feststellungen der StrK. auch die Verurteilung des Angekl. wegen verbotenen Überholens.

Ferner ist der Tatbestand der fahrlässigen Tötung nach § 222 Abs. 2 StGB. in dem angefochtenen Urt. rechtsbe-

---

verhalten, sich hüten, zu überholen, wie in einem von Natur an sich schon unübersichtlichen Gelände. In verständiger Auslegung ist ihm dies auch im § 23 IV KraftfVerkVO. zur Pflicht gemacht. Die ein Überholen gestattende, die Anwendbarkeit des § 23 IV verneinende Rspr. des BayObLG. würde hier, wenn sie auf das Verhalten der Kraftfahrer bestimmenden Einfluß hätte, Verkehrsunfälle geradezu herausfordern. Zu beachten ist, daß die durch Verkehrsgestaltungen, zufällige Hindernisse usw. hervorgerufene Unübersichtlichkeit vielfach dem Grade nach stärker ist als die in der natürlichen Beschaffenheit der Straßen und Wege begründete, zumal die vielfach überaus schnelle Änderung der Entwickelung und Verwickelung sich oft nicht berechnen und übersehen läßt. — Der Wortlaut des Gesetzes läßt diese in der Vernunft der Dinge begründete Auslegung mindestens in gleichem Maße zu wie die verkehrswidrige einschränkende Auslegung des BayObLG. Die Worte „unübersichtliche Wegestelle“ geben eigentlich an sich schon zu der Einschränkung keine Berechtigung. Hinzu kommt die sachliche Unrichtigkeit des Ergebnisses. O h n e g a n z z w i n g e n d e n g e s e t z l i c h e n A n h a l t d a r f k e i n e r g e s e t z l i c h e n N o r m e i n e u n v e r n ü n f t i g e A u s l e g u n g g e g e b e n w e r d e n.

So ist zweifellos die Vorschrift des § 23 IV KraftfVerkVO. verletzt: „an unübersichtlichen Wegestellen und an Stellen, an denen die Fahrbahn durch andere Wegebenutzer oder in sonstiger Weise begrenzt ist, ist das Überholen verboten“. Ebenso zutreffend ist der Tatbestand des § 18 II KraftfVerkVO. festgestellt: „Ist der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrers durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt, oder herrscht lebhafter Verkehr, so muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.“

Die Feststellung fahrlässig verursachter Tötung wird in erster Linie durch die schuldhafte Zuwiderhandlung gegen die angeführten Verkehrsvorschriften getragen, ist aber von ihr keineswegs abhängig, da ja auch außerhalb der durch besondere Gefahrlagen begründeten Sorgfaltspflichten selbstverständlich allgemeine, im einzelnen nicht näher bestimmbare Verpflichtungen zur Vorsicht, Umsicht und Behutsamkeit den Kraftfahrer binden. In allgemeinen Richtweisungen nur kann das Gesetz dies aussprechen, wie es insbes. geschehen ist im § 17 I KraftfVerkVO.: „der Führer ist zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet“; sowie § 18 I a. a. O.: „die Fahrgeschwindigkeit ist so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten“. Namentlich auf diesem Gebiete kann keine Gesetzgebung mit Einzelvorschriften der Fülle von Variationen gerecht werden, die das tägliche Leben mannigfach hervorbringt, auch nicht mit Tausenden von Normen. Alle möglichen Begleitumstände können für die Abmessung der Sorgfaltspflicht im einzelnen Falle maßgebend sein, so z. B. die körperliche und seelische Verfassung des Angekl., der nach einer durchzechten Nacht mit 40 km Geschwindigkeit auf einer engen Straße fuhr (RG.: LZ. 1915, 704). Auch kann namentlich die Kompliziertheit der Verkehrsverhältnisse, die mannigfaltige Vielheit der Gefahrenquellen dem Kraftfahrer eine besondere Vorsicht, namentlich ein Langsamfahren oder Anhalten zur Pflicht machen. Er kann sich in solchen Fällen nicht darauf berufen, daß er eine Gefahrenquelle nicht erkannt habe, weil er auf andere habe achten müssen: „Er muß sich einen Überblick über alle Gefahrenquellen verschaffen und, wenn ihm dies durch ihre Häufung erschwert wird, die Geschwindigkeit entsprechend vermindern oder anhalten.“ Auch ein etwa gegebenes Vorfahrtsrecht entbindet ihn nicht von solchen Verpflichtungen, insbes. hat er auch die aus einer Querstraße kommenden Fahrzeuge und Fußgänger

denkenfrei nachgewiesen. Insbes. entsprechen die Ausführungen über die Verursachung und über die Vorhersehbarkeit des Erfolges durchaus der reichsgerichtlichen Rspr. Bemerkt sei, daß in dem Überholen des Lastzuges durch den Angekl. unter den von der StrK. festgestellten Umständen eine für den Tod des L. ursächliche Fahrlässigkeit auch dann zu finden gewesen wäre, wenn das Überholen nicht ausdrücklich durch § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. verboten gewesen wäre. Es wird auf das Urt. des erk. Sen. v. 12. Mai 1925, I 198/25: Recht 1925, 445 verwiesen, das zu einer Zeit ergangen ist, als die KraftfVerkVO. ein ausdrückliches Verbot des Überholens noch nicht enthielt. Ein dem Angekl. etwa zustehendes Vorfahrtrecht entband ihn nicht von seinen gesetzlichen Verpflichtungen (Urteil des erk. Sen. v. 12. Mai 1925, I 111/25: Recht 1925, 445).

Zu beanstanden ist an dem angefochtenen Urt. nur, daß die StrK. ebenso wie das SchöffG. den Angekl. auch einer Übertretung nach § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. i. Verb. m. § 21 KraftfG. schuldig gesprochen hat. Die Vorschrift des § 17 Abs. 1 a. a. O. enthält, wie das RG. bereits wiederholt ausgesprochen hat, nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, aber keinen fest umrissenen selbständigen Straftatbestand und deshalb auch keine blankettausfüllende Norm (RGSt. 62, 227 und neuerdings die zum Abdruck bestimmte Entsch. des erk. Sen. v. 17. Sept. 1929, I 694/29). Da dieser Rechtsfehler jedoch das Strafmaß offensichtlich nicht zuungunsten des Angekl. beeinflußt hat, kann ihn das RevG. gemäß § 354 Abs. 1 StPO. durch Berichtigung der Urteilsformel beseitigen.

(1. Sen. v. 4. Okt. 1929; 1 D 806/29.) [A.]

20. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB.; § 267 StPO. **Die Feststellung, daß der Überblick über die Fahrbahn behindert war und die Bejahung der Schuldfrage macht eine vollständige Klarlegung der örtlichen Verhältnisse und eine ausführliche, von Unklarheiten und Widersprüchen freie Darstellung des tatsächlichen Hergangs des Automobilunfalls erforderlich.†)**

Das BG. legt beiden Angekl. zur Last, daß sie, obwohl der Überblick über die Fahrbahn für beide behindert war, nicht so langsam gefahren seien, daß ihre Kraftwagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnten. Es kann eine bestimmte Stundengeschwindigkeit nicht feststellen, meint aber, die eigenen Angaben der Angekl. wie die Aussagen der Zeugen ergäben, daß die Geschwindigkeit nicht gering war. Nach den unmittelbar vorausgehenden Ausführungen haben die Angekl. behauptet, vor und an der Einmündung der Fontane- in die Rathausstraße nicht mehr als 15 km Stundengeschwindigkeit gehabt zu haben. Dann würde bei den Feststellungen über ihre Bremsmöglichkeiten kaum ein Verstoß gegen § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. vorliegen. Es mag aber sein, daß das BG. nicht aus ihren Angaben über ihre Fahrgeschwindigkeit, sondern aus denen über den Sachverlauf auf ihre Schnelligkeit, und zwar auf eine größere als die behauptete, geschlossen hat. Dagegen würden keine rechtlichen Bedenken bestehen. Zweifelhaft bleibt aber, ob nicht das BG. rechtsirrtümlich in der Annahme einer Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn zu weit geht und ob es nicht weiter zu Unrecht glaubt, die Behinderung sei derart gewesen, daß von den Wegebenutzern unter allen Umständen nur in der im § 18 Abs. 2 bezeichneten Geschwindigkeit gefahren werden durfte. Der Rathausplatz, an dessen Süd- und Westseite die aufeinanderstoßenden Fahrbahnen der Angekl., die Rathaus- und die Fontanestraße, entlanglaufen, ist nach dem Urt. eine Grünfläche, die nur an der südöstlichen und an der südwestlichen Ecke derart mit Ziersträuchern bepflanzt ist, „daß die an der Ecke einmündenden Straßen jeweils für den herannahenden Fahrer mit dem darauf stattfindenden Verkehr *in ihrem letzten Teil unübersehbar waren*". Das läßt die Möglichkeit offen, daß zwischen den Eckanpflanzungen hindurch die Benutzer der zusammentreffenden Straßen einander sehen konnten. Es wäre dann zu prüfen gewesen, ob auch bei solcher Sachlage der Überblick über die Fahrbahnen behindert war. Die Zweifel, ob das Gericht sich hierüber die erforderliche Klarheit verschafft hat, werden dadurch nicht beseitigt, sondern eher verstärkt, daß an anderer Stelle im Gegensatz zu obigem von einer schon „*in weiter Entfernung* von der Straßenkreuzung bestehenden Unübersichtlichkeit" gesprochen wird. Schließlich geht das BG. davon aus, daß erst über den am Treffpunkt beider Straßen zwischen

zu beachten. So zutreffend RG.: Recht 1925, 445, 111/25. In der ebendort abgedruckten Entsch. 198/25 wird dies für den Fall des an sich zulässigen Überholens noch besonders hervorgehoben: der Kraftfahrer habe namentlich an verkehrsreichen Stellen eine besondere Sorgfaltspflicht, sogar mit Unbesonnenheiten des Publikums, „insbes. alter, gebrechlicher und nicht voll entwickelter Menschen", müsse er rechnen, „soweit sie nicht außer jeder Erwartung liegen".

So kann, was die allgemeine strafrechtliche Verantwortlichkeit anlangt (fahrlässige Tötung, Körperverletzung usw.), durch besondere Verkehrsvorschriften wohl für einzelne wichtige Kategorien von Fällen die Sorgfaltspflicht normiert, die Fahrlässigkeit näher bestimmt werden. Im allgemeinen ist diese Verantwortlichkeit von diesen besonderen Vorschriften nicht abhängig, vielmehr muß sich nach den individuellen Situationen, gesetzgeberisch nicht allgemein faßbaren Gestaltungen von Leben und Verkehr die Abmessung der Pflichten und der Fahrlässigkeit des Kraftfahrers bestimmen.

Z. B. ist, um einen einfachen jedem Kraftfahrer aus der alltäglichen Erfahrung vertrauten Fall zu nehmen, auf einer verkehrsreichen schmalen Straße, ohne oder mit sehr engem Bürgersteig (auf den Fußgänger kaum ausweichen können), in die jeden Augenblick fast gleichwertige „Nebenstraßen" einmünden, die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers eine ganz außerordentliche: solange ihm nur eine solche Straße zur gemeinsamen Benutzung mit Fußgängern usw. zur Verfügung steht, wie es vielfach selbst in den verkehrsreichen Rheinlanden noch der Fall ist.

Bei den vielen oft verhängnisvollen Rücksichtslosigkeiten, die der tägliche Verkehr jetzt zeitigt, wäre es angezeigt, wenn die anerkannten Entscheidungsgrundsätze der gerichtlichen Praxis in den beteiligten Kreisen möglichst bekanntgemacht würden. Zweifellos sind Sitte und Anstand auch auf diesem Gebiete gesunken. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn jedem Kraftfahrer nach der Prüfung ein Merkblatt mit den wichtigsten von Treu und Glauben und guter Sitte bestimmten Verkehrsregeln und den in der Praxis geltenden Entscheidungsgrundsätzen übergeben werden könnte.

Prof. Dr. Coenders, Köln.

Zu 20. 1. Nach § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. i. d. Fass. vom 16. März 1928 (RGBl. I 91 ff.) muß, wenn „der Überblick über die Fahrbahn behindert ist, so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann". Vorliegend ist nun zwar die unmittelbar vor dem Angekl. liegende Fahrbahn in ihrem Überblick nicht behindert gewesen, sondern nur der weitere Überblick war behindert durch eine mit Ziersträuchern bepflanzte Grünfläche. Das genügt aber nach der konstanten Rspr. des RG. — worauf das vorliegende Urteil zwar nicht ausdrücklich eingeht, auf deren Boden es aber nach dem Gesamtinhalt der Gründe steht —, um die Voraussetzung des § 18 Abs. 2 als erfüllt anzusehen. Denn nach dieser Rspr. gehören zur „Fahrbahn" in diesem Sinne auch die Geländeteile rechts und links der Straße (vgl. RG.: RKraftf. 1926, 77 = VerkRdsch. 1925, 578; RG.: JurRdsch. 1925, 759 = Recht 1925 Nr. 1513 = VerkRdsch. 1925 Sp. 451; RG.: RKraftf. 1926, 61; RG.: RKraftf. 1928, 367 = JW. 1927, 769 = EgersEntsch. 46, 312; RG.: RKraftf. 1927, 127 = Recht 1927, 451; OLG. Dresden: RKraftf. 1929, 73 = HöchstRRspr. 1928, 408; Dresden: RKraftf. 1928, 19; RG.: RKraftf. 1929, 73 = VerkRdsch. 1928, 94; RG.: RKraftf. 1929, 73 = LZ. 1928, 494; RG.: RKraftf. 1929, 74 = JW. 1928, 1748; RG.: RKraftf. 1928, 48; OLG. Frankfurt: RKraftf. 1929, 287; KG.: RKraftf. 1928, 183 ff.; OLG. Hamburg: RKraftf. 1929, 60; OLG. Dresden: RKraftf. 1929, 287; Stuttgart: RKraftf. 1929, 255; RG.: DRZ. 1929 II Sp. 249.

Anders: Celle: RKraftf. 1929, 73 = HöchstRRspr. 1927, 390; Breslau: RKraft. 1929, 73 (vgl. auch *Arndt*: RKraftf. 1926, 61 und 77 ff.; *Gülde*: RKraftf. 1928, 19).

2. Das Urteil verneint aber mit Hinblick auf § 267 StPO. mit Recht eine eindeutige Klarstellung, ob diese Voraussetzung des § 18 Abs. 2 überhaupt vorgelegen habe, was im wesentlichen Gegenstand tatsächlicher Feststellung ist.

3. Dagegen spricht das Urteil *Neues* aus, wenn es die von den Angekl. zugegebene Geschwindigkeit von 15 km Stundentempo „bei den Feststellungen über ihre Bremsmöglichkeiten" als nicht gegen § 18 Abs. 2 verstoßend ansieht.

In diesen Ausführungen, deren Bedeutung dem RG. vielleicht nicht zum Bewußtsein gekommen ist, liegt ein Doppeltes:

a) Eine trotz Vorliegens der Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 zugelassene Geschwindigkeit von 15 km ist weitherzig, aber gerechtfertigt. Sie übersteigt aber die von der bisherigen Rspr. in solchen Fällen zugebilligte Geschwindigkeit. Jedenfalls haben folgende Gerichte 15 km als zu hoch angesehen: BayObLGSt. 9, 322 ff.; 10, 238 ff.; Dresden: RKraftf. 1928, 117; 1929, 253.

Aus der übrigen Rspr. seien folgende Geschwindigkeiten hervorgehoben, die im Einzelfalle als unzulässig betrachtet wurden: KG.: RKraftf. 1929, 74 (30 km); RG.: RKraftf. 1927, 103 = Verk-

Anpflanzung und Fahrbahnen befindlichen breiten Bürgersteig hinweg die eine Straße von der anderen aus eingesehen werden könne und daß für den Angekl. R. später als für den Angekl. Schl. der Blick in die andere Straße frei geworden sei. Da die Möglichkeit, einander zu sehen, für beide gleichzeitig eingetreten sein muß, kann letzteres nur bedeuten, daß, als sie sich erstmalig sehen konnten, der Wagen R.s noch weiter entfernt von der Treffstelle Rathaus-Fontanestraße war als der Schl.s, R. infolgedessen noch nicht so tief in die Fontanestraße hineinsehen konnte, wie Schl. in die Rathausstraße. Andererseits hat Schl.s Wagen mit seinem vorderen Teile den schräg über die Einmündungsstelle fahrenden Wagen dem schweren Zusammenstoß noch 10 m weitergefahren. Wie R.s nur noch am rechten hinteren Teile erfaßt und ist nach das BG. das in Einklang mit dem späteren Eintreffen R.s an der Einmündung der Fontanestraße bringt, ob es insbes. daraus Schlüsse auf die überragende Geschwindigkeit des einen der Angekl. zieht, ist aus dem Urt. nicht ersichtlich. Aus ihm ergibt sich auch nicht, ob jeder Angekl. die angeblichen Hupenzeichen des anderen gehört hat

Eine genauere Klarstellung dieser Punkte ist bei der Beurteilung beider Angekl. nicht nur zu rechtlich bedenkenfreier Darlegung, ob der Überblick über die Fahrbahn i. S. des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. behindert war, sondern auch zur Beantwortung der Fragen erforderlich, ob und wodurch von beiden Angekl. oder einem von ihnen der Zusammenstoß verursacht worden ist und ob er von ihnen als Folge des eigenen unvorsichtigen Verhaltens vorausgesehen werden konnte; in letzterer Beziehung sind Feststellungen überhaupt nicht getroffen; es ist nicht auszuschließen, daß das BG. rechtsirrtümlich eine Prüfung der Voraussehbarkeit unterlassen hat.

(2. Sen. v. 16. Jan. 1930; 2 D 984/29.) [A.]

Sonstige verkehrsrechtliche Entscheidungen.

****21.** §§ 22 Abs. 1 Satz 1, 7 KraftfG. Zur Verurteilung wegen Vergehens gegen § 22 Abs. 1 Satz 1 KraftfG. genügt bedingter Vorsatz.†)

Die StrK. hat zwar die Behauptung des Angekl., er habe von dem Unfalle nichts bemerkt, als unwiderlegt angesehen; sie hat aber offensichtlich die Frage nicht geprüft, ob der Angekl. wenigstens mit der Möglichkeit gerechnet hat, daß der Zeuge Sch. verletzt oder sein Rad beschädigt sei, und sich der Prüfung überhoben geglaubt, weil sie der im Urteil ausgesprochenen Meinung war, bedingter Vorsatz reiche zur Verurteilung aus § 22 Abs. 1 Satz 1 KraftfG. nicht aus. Diese Ansicht ist rechtsirrig. Wohl muß der Täter den Zweck verfolgen, sich der Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person zu entziehen; es ist aber nicht erfindlich, warum im übrigen, abweichend von der Regel, bedingter Vorsatz nicht ausreichen sollte. Der Tatbestand des § 22 Abs. 1 Satz 1 ist vielmehr auch dann erfüllt, wenn der Führer eines Kraftfahrzeuges nach einem Unfalle (§ 7), von dem er zwar keine sichere Kenntnis hat, wohl aber damit rechnet, daß er geschehen sein kann, für den Fall, daß er geschehen ist, es unternimmt, sich der Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person durch die Flucht zu entziehen.

(U. d. 2. StrSen. v. 30. Okt. 1929; 2 D 192/29.) [A.]

22. Fahrlässigkeit des Kraftwagenführers. Abgestiegener Radfahrer als entgegenkommender Wegebenutzer. Nicht genügend gerechtfertigtes Abweichen von einer Verkehrsvorschrift (links ausweichen). Voraussehbarkeit „kleiner Bewegungen" von Menschen, Tieren, Gegenständen.†)

Der Angekl. befand sich mit einem von ihm gesteuerten Personenkraftwagen auf der Fahrt von C. nach B. In

---

Rdsch. 1927, 199 (mehr als 15 km); RG.: VerkRdsch. 1927, 587 (35 km); RG.: RKraftf. 1928, 60 (25 km); RG.: RKraftf. 1929, 76 = JW. 1928, 1748 (26 km); RG.: RKraftf. 1928, 48 (28 km); RG.: RKraftf. 1928, 66 (mehr als 20 km); RG.: RKraftf. 1929, 74 = LZ. 1928, 632 (28—30 km); BayObLG.: RKraftf. 1929, 75 (20 km); RG.: RKraftf. 1928, 197 = LZ. 1928, 841 (29 km); BayObLG.: RKraft. 1929, 76 = VerkRdsch. 1928, 536 = HöchstRRspr. 1929 Nr. 180 (25—30 km); BayObLG.: RKraftf. 1929, 286 (über 30 km): RG.: VerkRdsch. 1929, 209 (35 km).

b) Nun berücksichtigt das Urteil, indem es 15 km zuläßt, allerdings die Bremsmöglichkeit der Fahrzeuge. Damit begibt es sich auf ein Gebiet, das außerordentlich umstritten ist; denn fast die gesamte Rspr. steht — im Gegensatz zu der obigen Entsch. — auf dem Standpunkt, daß das „Langsamfahren" i. S. des § 18 Abs. 2 absolut gemeint sei, daß also die technische Beschaffenheit des Fahrzeuges, insbes. seine gute Bremswirkung, nicht zur Einhaltung einer höheren als der nach § 18 Abs. 2 zugelassenen Geschwindigkeit berechtigt. Das BayObLG., das stets an dieser Auffassung festgehalten hat, begründet sie im Urt. v. 6. Juli 1928 (RKraftf. 1929, 76 = VerkRdsch. 1928, 536), u. E. nach zu Recht, wie folgt:

„Eine andere Auffassung würde zu dem Ergebnis führen, daß an einer und derselben Stelle, an der die Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 gegeben sind, den verschiedenen Fahrzeugen verschiedene Geschwindigkeiten gestattet wären, ein Ergebnis, das den Verkehr für die Teilnehmer verwirren und in seinem Ablauf unberechenbar machen und deshalb die Verkehrssicherheit, statt sie zu fördern, schwer gefährden würde."

(Ebenso BayObLGSt. 9, 322 ff.; Celle: GoltdArch. 70, 312; BayObLG.: RKraftf. 1929, 75; 1927, 11; Dresden: RKraftf. 1929, 254.)

Diese Entsch. werden gebilligt von Bezold: RKraft. 1927, 10, während Müller: DAR. 1928, 305 und in seinem Komm., 4. Aufl., S. 555 anderer Meinung ist. Müller bemerkt, daß es gleichgültig sei, aus welcher Geschwindigkeit heraus ein Fahrzeug der Vorschrift genügt, auf kürzeste Entfernung zum Stehen zu kommen. Der Einwand, daß der Verkehr gefährdet würde, wenn je nach der technischen Beschaffenheit des Fahrzeuges die Geschwindigkeit im Falle des § 18 Abs. 2 bei dem einzelnen Fahrzeug verschieden sei, greife nicht durch, da eine solche Verschiedenheit unvermeidbar, allgemein bekannt und im Verkehr in Rechnung zu stellen sei.

Aber auch das RG. selber hat früher einen anderen Standpunkt eingenommen, als es in dem obigen Urteil vertritt. Es hat nämlich JW. 1928, 2325 = RKraftf. 1928, 282 = Recht 1928, 616 = VerkRdsch. 1929, 42 = HöchstRRspr. 1929 Nr. 57, in einer Entsch. v. 19. Juni 1928, die von Landsberg: JW. 1928, 2325 gebilligt worden ist, dahingehend entschieden, daß die für geschlossene Ortschaften zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km bei der Annäherung an belebte Straßenkreuzungen auch dann herabzumindern sei, wenn der Kraftwagen mit gutwirkenden Bremsen ausgestattet sei. Es wird also in dieser Entsch. im Gegensatz zu der obigen die Ausstattung eines Kraftwagens mit gutwirkenden Bremsen als unerheblich angesehen, und es wird trotzdem in kritischen Punkten ein absolutes Langsamfahren verlangt.

Die Annahme erscheint daher nicht ungerechtfertigt, daß das RG. sich der weittragenden Bedeutung seiner Ausführungen in dem obigen Urteil nicht bewußt geworden ist, und es erscheint weiterhin mehr wie zweifelhaft, ob es in einer weiteren Entsch., die sich mit dem angeschnittenen Problem eingehender befassen wird, an dem hier vertretenen Standpunkt festhalten wird.

4. Zu Recht macht das RG. dem Vordergericht den Vorwurf, die Frage der Voraussehbarkeit nicht geprüft zu haben; denn ein Verstoß gegen eine strafpolizeiliche Anordnung genügt ja für sich allein noch nicht, um daraus eine strafrechtliche Kausalität mit einer eingetretenen Körperverletzung zu folgern (vgl. RGSt. 29, 219; 56, 343; 61, 318 = JW. 1927, 2804).

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

Zu 21. Obiges Urt. ist unbedenklich. Man könnte — darauf geht die Entsch. nicht ein — allenfalls aus den Worten „durch die Flucht zu entziehen" (§ 22 Abs. 1 Satz 1 KraftfG.) schließen, daß dieser Tatbestand zur logischen Voraussetzung hat die sichere Kenntnis der Sachlage, d. h. des Unfalls. Jedoch wird man m. E. zugeben müssen, daß schon das bloße Rechnen mit der Möglichkeit des Eintritts eines Unfalls eine ausreichende Grundlage dafür schaffen kann, sich der Feststellung des Fahrzeugs durch die Flucht zu entziehen. Wenn aber der Tatbestand als solcher nicht begrifflich die Möglichkeit des bedingten Vorsatzes ausschließt, besteht sonst erst recht kein Anlaß, die Schuldfrage hier anders zu behandeln als in sonstigen Fällen.

Prof. Dr. H. Peters, Berlin.

Zu 22. Die Entsch. kann im Ergebnis kaum befriedigen. Es scheint, als habe ein Tatumstand keine zureichende Beachtung gefunden, den das RG. an sich zugunsten des Angekl. unterstellt: daß er das Winken des Getöteten als Aufforderung verstanden habe, an ihm links, auf dem Sommerweg, vorbeizufahren. Hier liegt nämlich ein Grenzfall zwischen §§ 22 und 21 KraftfVerkVO. vor und zwar so, daß man zugunsten des Angekl. sein Verhalten aus § 21 wird zu bewerten haben. Erheblichen Bedenken begegnet schon die Auslegung des RG., ein in Verfolgung seines Weges stehengebliebener Radfahrer befinde sich noch im Zustand des „Entgegenkommens". Das geht doch wohl über den Wortlaut des Gesetzes hinaus,

schneller Fahrt über eine Anhöhe kommend bemerkte er vor sich einen in gleicher Richtung sich bewegenden Lieferkraftwagen, der ebenso wie er selbst die rechte Seite der Kunststraße einhielt und neben jenem den entgegenkommenden Radfahrer H., der etwa auf der Grenze zwischen der Kunststraße und dem, links vom Angekl. aus gesehen, daneben befindlichen Sommerweg sein Fahrrad an der Hand führte und schließlich stehen blieb und dem Angekl. mit den Armen Zeichen gab. Dieser schickte sich an, zu gleicher Zeit den Lieferwagen zu überholen und an H. vorbeizufahren und fuhr zu diesem Zwecke auf den Sommerweg in der Absicht, dem Radfahrer links auszuweichen. Dabei wurde das Fahrrad vom Kraftwagen erfaßt und H. tödlich verletzt.

Rechtlich zutreffend nimmt das BG. an, daß H., obwohl er vom Fahrrad abgestiegen und schließlich stehen geblieben war, als Wegebenutzer i. S. des § 1 Nr. 5 und § 22 (§ 21 AFass.) KraftfVerkVO. anzusehen war. Unter Radfahrern i. S. des § 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. sind zwar in der Regel nur Menschen zu verstehen, die sich auf einem Fahrrade in Bewegung befinden. Aber auch solche sind dazu zu zählen, die sich auf einer Radfahrt befinden und nur vorübergehend absteigen und anhalten, ohne die (ihnen vorgeschriebene) Bahn zu verlassen. Sie sind auch noch entgegenkommende Wegebenutzer, wenn sie ihren Weg in entgegengesetzter Richtung des Kraftfahrzeugführers verfolgen, aber vorübergehend anhalten. Ohne Rechtsirrtum ist deshalb das LG. davon ausgegangen, daß der Angekl., der, wie angenommen wurde, insoweit die Lage übersehen hat, nach § 22 (§ 21 AFass.) KraftfVerkVO. zunächst die Pflicht hatte, dem Radfahrer rechts auszuweichen. Aus der Sondervorschrift des § 2 Abs. 3 KraftfVerkVO. konnte nicht die Befugnis abgeleitet werden, über den Sommerweg nach links auszuweichen (RGSt. 62, 193).

In den polizeilichen Vorschriften ist es nicht ausdrücklich verboten, zu gleicher Zeit einen Wegebenutzer zu überholen und einem entgegenkommenden auszuweichen. Das ist deshalb nicht schlechthin unzulässig, aber nur dann erlaubt, wenn damit keinerlei Gefahr verbunden ist. Doch bleibt es im allgemeinen bei der Regel, daß links überholt und rechts ausgewichen werden muß. Denn die Verkehrssicherheit verlangt, daß jeder Wegebenutzer mit der Einhaltung der Vorschriften ihm gegenüber durch andere rechnen darf und soll.

Daß der Angekl. diesen Weg nicht eingeschlagen hat, wird ihm nicht zum Verschulden angerechnet. Anscheinend hat das BG. den Raum zwischen beiden Wegebenutzern für verengt angesehen. Eine sichere Nachprüfung in dieser Richtung gewährt das Urteil nicht, da weder die Breite der Kunststraße, noch die der Kraftwagen, noch auch der Abstand des Lieferwagens von der rechten Straßenseite festgestellt ist. Zugunsten des Angekl. ist deshalb davon auszugehen, daß das Vorbeifahren auf der Kunststraße wegen Verengung gefahrvoll und unzulässig war.

Das gab aber dem Angekl. noch nicht die Befugnis, von der Regel abgehend dem H. links auszuweichen. Ein solches Abweichen von polizeilichen Vorschriften ist ausnahmsweise erlaubt, wenn ihre Einhaltung eine Verkehrsgefährdung in sich schließen würde, die im Falle der Nichteinhaltung nicht oder wenigstens nicht in demselben Maße besteht (RGSt. 59, 341; 60, 84 [86]; 62, 93 [95]). Ein Ausnahmefall dieser Art war aber nicht gegeben. Denn der Angekl. war nicht vor die Wahl gestellt, entweder durch vorschriftsmäßiges Vorbeifahren zwischen den beiden Wegebenutzern eine Gefahrlage zu schaffen oder durch Linksausweichen von einer Vorschrift abzuweichen. Er konnte vielmehr, wie das BG. mit Recht betont, vom Überholen solange abstehen, bis er den Radfahrer hinter sich hatte. Nichts nötigte ihn, gerade in dem Zeitpunkt zu überholen, in dem beide Wegebenutzer auf derselben Höhe waren.

Der Angekl. hat weiter, wie das BG. ohne Rechtsirrtum feststellt, auch seine allgemeine Sorgfaltspflicht verletzt, indem er durch das Ausweichen über den Sommerweg den Radfahrer H., der so zwischen zwei Kraftwagen eingeschlossen wurde, in Gefahr brachte, der er bei seiner beschränkten Bewegungsfreiheit nicht unter allen Umständen begegnen konnte. Das Gefährliche der Lage für H. bestand nach der Annahme des LG. insbes. darin, daß er, falls der Lieferwagen aus irgendeinem Grunde zu nahe kam, nicht genügend und auch wegen der Behinderung durch sein Fahrrad nicht sicher und schnell genug ausweichen konnte: die Breite des Sommerweges reichte nicht aus, um so viel Spielraum zu geben, daß diese Gefahr verschwand. Der Angekl. übersah die Lage und war nicht imstande, Bewegungen des Lieferwagens, die für H. die Gefahr erhöhten, zu verhindern oder ausreichende Gegenmaßnahmen zu treffen. Daß unter diesen Umständen das Vorbeifahren über den Sommerweg als eine Fahrlässigkeit beurteilt wurde, läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Selbst die vom Angekl. unterstellte Aufforderung des H., auf den Sommerweg überzugehen, berechtigte ihn nicht, jenen dieser Gefahr auszusetzen.

Der Angekl. hat nach der Annahme des LG. noch weiter insoweit unvorsichtig gehandelt, als er zu scharf an H. vorüberzufahren suchte, so daß sein Wagen dessen Fahrrad erfaßte. Dabei hat es die Möglichkeit unterstellt, daß der Zusammenstoß nur deshalb erfolgte, weil sich das Fahrrad des H. nach dem Sommerweg zu gedreht hat. Rechtlich zutreffend weist das LG. einem Kraftfahrzeugführer die Pflicht zu, mit derartigen kleinen Bewegungen zu rechnen. Bei beweglichen Gegenständen ebenso wie bei Menschen und Tieren ist deshalb beim Vorbeifahren ein angemessener Spielraum zu lassen.

(2. Sen. v. 17. Juni 1929; 2 D 141/29.) [D.]

23. § 222 StGB. **Greift ein Mitbenutzer des Kraftwagens, durch unbesonnenes Fahren ängstlich geworden, unsachgemäß in die Steuerung ein, und wird hierdurch ein Unfall verursacht, so ist der Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Wagenführers und dem eingetretenen Unfall nicht unterbrochen. Voraussehbarkeit des Erfolges in diesem Fall.†)**

Die Fahrlässigkeit des Angekl. hat das BG. darin gefunden, daß er an der unübersichtlichen Kurve auf schlüpfriger gepflasterter Straße seine Fahrgeschwindigkeit von 35 bis 40 Stundenkilometer beibehielt, während bei den damals dort vorliegenden Verhältnissen nur eine Stundengeschwindigkeit von 10—15 km zulässig gewesen wäre, und daß er außerdem den Bogen auf der *linken* Straßenseite ausfuhr. Die Folge hiervon war nach den tatsächlichen Feststellungen der StrK., daß der Wagen ins Schleudern kam, bei dem Schleudern nach links hinten nicht mehr durch weiteres Steuern nach links „abgefangen" werden konnte und in Gefahr geriet,

---

das zweifelsohne eine *Bewegung* im Auge hat, nicht aber die allgemeine *Wegrichtung* eines stehengebliebenen Straßenbenutzers. In unserm Falle wird das ganz deutlich durch eben jene Handbewegung, die der Angekl. in der geschilderten Weise verstand. Das scheint mir der Musterfall eines „besondern Umstands" i. S. des § 21 KraftfVerkVO. und der Angekl. insoweit wenigstens schuldlos zu sein, weil er deswegen die linke Straßenseite benutzen durfte. Die weitere Frage, ob der Sommerweg so schmal und die besondere Lage so war, daß der Radfahrer unbedingt gefährdet wurde, kann man nach dem Urt. allein nicht entscheiden. Immerhin sind 4 m Sommerwegbreite schon so viel, daß daraus nicht ohne weiteres die Anhalteverpflichtung folgt, die das RG. aufstellt. Offensichtlich ist der Getötete von unvorhersehbarer Ungeschicklichkeit gewesen. Alles in allem muß man hier wiederum davor warnen, gemeingültige Regeln aus einer einzelnen Entsch. zu entnehmen, eine Mahnung, die angesichts der gerade im Kraftverkehr von Fall zu Fall verschiedenen Unglückssituationen nicht oft genug wiederholt werden kann.

Aber eine Bemerkung enthält das Urt., die man stark unterstreichen und herausheben muß. Man kennt die verhängnisvollen Schlagsätze, auf die sich so viele Urt. stützen, jene von mißverstandenen Reichsgerichtsentscheidungen ausgehenden, schlechthin falschen Verallgemeinerungen wie etwa das Verlangen nach „Inrechnungstellung unvernünftigen Verhaltens anderer Straßenbenutzer". Wenn das RG. in unserm Urt. schreibt:

> „Die Verkehrssicherheit verlangt, daß jeder Wegebenutzer mit der Einhaltung der Vorschriften ihm gegenüber durch andere rechnen darf und soll,"

so kann das nur günstige Wirkungen auf die ewig schematische Rspr. der unteren Gerichte haben. Diesen guten Satz sollte sich jeder merken, der mit kraftfahrrechtlichen Fragen zu tun hat.

RA. Dr. *Konrad Landsberg*, Naumburg a. S.

Zu 23. Dem Urteil, das allgemeine strafrechtliche Lehren auf einen tatbestandlich sehr interessanten Automobilunfall anwendet, kommt erhebliche theoretische Bedeutung zu. Der Unfall war dadurch herbeigeführt worden, daß, nachdem der Angekl. als Führer

von der stark geneigten linken Straßenseite über den steil abfallenden Chausseeabhang zum R.-Fluß abzustürzen. Dieser vom Angekl. geschaffene Zustand hatte wiederum zur Folge, daß B., der neben ihm sitzende 65jährige Schwiegervater des Angekl., ängstlich wurde, plötzlich in die Steuerung griff und den Wagen nach rechts riß. Hierbei stieß der Wagen gegen die Bordkante des rechten Fußsteigs; dem Angekl., als noch nicht sicherem Fahrer, war es nicht mehr möglich, den Wagen in sichere Fahrt zu bringen, er riß ihn nach links und wieder nach rechts; der Wagen überschlug sich infolgedessen, und zwei Wageninsassen verunglückten tödlich beim Herausstürzen.

Rechtlich nicht zu beanstanden ist hiernach die Ansicht der StrK., daß der Tod der beiden in ununterbrochener Ursachenkette auf das fahrlässige Handeln des Angekl. — das links Durchfahren der Kurve in unverminderter Geschwindigkeit — zurückzuführen ist. Es mag sein, daß durch unsachliches Eingreifen B.s eine Zwischenursache gesetzt worden ist, ohne die der tödliche Erfolg nicht eingetreten wäre; dieses Eingreifen erfolgte aber nach Ansicht des BG. gewissermaßen zwangsläufig nur infolge des vom Angekl. herbeigeführten Schleuderns des Wagens; es konnte bei seiner Plötzlichkeit vom Angekl. schließlich nicht mehr verhindert werden, wäre aber unterblieben, wenn der Angekl. nicht den bedrohlichen Gefahrenzustand geschaffen hätte, es war so verursacht durch das fahrlässige Handeln des Angekl. und setzte nicht — unter Beseitigung der ersten Ursache — eine völlig neue, nunmehr selbständig und allein wirkende Ursache, sondern trug nur neben dem fahrlässigen Handeln des Angekl. zum Erfolge bei. Letzteres blieb nach der tatsächlichen Auffassung der StrK. die Hauptursache und kann nicht weggedacht werden, ohne daß dadurch zugleich der eingetretene Erfolg entfiele (RGSt. 56, 343 [348]; vgl. auch RGUrt. 2 D 270/25 v. 17. Sept. 1925).

Nach den für das RevG. maßgebenden Feststellungen des Tatrichters war alles das, auch das unsachliche Eingreifen des Schwiegervaters, für den Angekl. als mögliche Folge seines fahrlässigen Handelns voraussehbar.

(2. StrSen. v. 7. Nov. 1929; 2 D 699/29.) [A.]

---

den Wagen durch unbesonnenes Fahren ins Schleudern und damit angesichts des in der Nähe befindlichen Chausseeabhangs in eine gefährliche Situation gebracht hatte, ein neben dem Angekl. sitzender Fahrgast — ängstlich geworden — unsachgemäß in die Steuerung eingriff und dadurch den Wagen zum Umstürzen brachte. Nach der vom RG. vertretenen Kausalitätstheorie, die alle Bedingungen als gleichwertig erachtet, kann es nicht zweifelhaft sein, daß das Verhalten des Angekl. den Unfall und damit den Tod der beiden Verunglückten herbeigeführt hat; denn wenn auch die Handlung des Angekl. für sich allein nicht ausgereicht hätte, diesen Erfolg herbeizuführen, so kann sie doch aus dem tatsächlichen Geschehensablauf nicht weggedacht werden. Hierbei ist es auch gleichgültig, ob dem Dritten, der in dem vom Angekl. in Bewegung gesetzten Kausalverlauf eingriff, ein Verschulden im strafrechtlichen Sinne zur Last fällt: selbst das vorsätzliche Handeln eines Dritten unterbricht nach der neueren Rspr. den Kausalzusammenhang dann nicht, wenn es vom Täter in Rechnung gezogen werden konnte (vgl. RGSt. 58, 333; JW. 1927, 2804); das bloß fahrlässige Dazwischentreten eines Dritten, wie es hier allein in Frage steht, ist nie geeignet, die Ursächlichkeit der vom Täter gesetzten Bedingung aufzuheben (s. RGSt. 19, 141; 56, 348; teilweise abweichend Lobe: LpzKomm., 4. Aufl., S. 46). Es ist auch ohne Belang, ob der Handlung des Angekl. gegenüber der des Dritten überwiegende Bedeutung zukommt. Daß das Verhalten des Angekl., wie die StrK. feststellte, die „Hauptursache" bildete, ist nach der gegebenen Sachlage sehr zweifelhaft und rechtlich jedenfalls überflüssig (vgl. RGSt. 56, 348).

Zu starken Bedenken gibt jedoch der Schlußsatz Anlaß, in dem der Ausspruch des Vorderrichters, das unsachliche Eingreifen des Dritten sei für den Angekl. als mögliche Folge seines fahrlässigen Handelns voraussehbar gewesen, als eine für das RevG. maßgebende Feststellung bezeichnet wird. Diese Stellungnahme des RG., die sich bereits in früheren Entsch. findet, ist kaum verständlich (vgl. die bei Mannheim, Beiträge zur Lehre von der Revision, S. 100 angeführte Judikatur, die dort mit Recht bekämpft wird). Der 1. Senat führt in RGSt. 56, 348 aus, die scheinbare Härte, die in der Anwendung des weitgehenden Ursachenbegriffes auf strafrechtliche Tatbestände liege, werde durch die hier regelmäßig geforderte Zurechnung der Schuld ausgeglichen. Es müsse gefordert werden, daß der Angekl. bei Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt den eingetretenen Erfolg als mögliche Folge seines Verhaltens hätte voraussehen können und von diesem Gesichtspunkt aus ein anderes Verhalten hätte beobachten sollen. Schon dieser innere Zusammenhang zwischen Kausalität und Voraussehbarkeit läßt es unmöglich erscheinen, daß die eine Feststellung vom RevG. überprüft werden kann, während die andere jeder Nachprüfung entzogen ist. Darf das RevG. untersuchen, ob im gegebenen Falle der ursächliche Zusammenhang rechtlich bedenkenfrei festgestellt ist — dies ist ersichtlich der Standpunkt der vorliegenden Entsch. (vgl. auch dazu Mannheim a. a. O. S. 98) —, so kann ihm die gleiche Prüfung hinsichtlich der Voraussehbarkeit nicht entzogen sein. Diese Parallele ist besonders aus dem Grunde unabweisbar, weil der Gegenstand der Beurteilung in beiden Fällen der gleiche ist. Nur tritt der Richter an den tatsächlichen Kausalverlauf einmal von einem Expost-Standpunkt aus heran, das andere Mal nimmt er eine nachträgliche Prognose vor, indem er sich in die Lage des Angekl. zur Zeit der Tätigkeit, die ihm zur Schuld gerechnet werden soll, zu versetzen trachtet. Indem der Richter die Voraussehbarkeit feststellt, gibt er ein rechtliches Werturteil über eine bestimmte historische Situation ab. Dies ist im Grunde selbstverständlich, und wird noch bestätigt durch den besonderen Inhalt, den der Blankettbegriff „Voraussehbarkeit" durch die reichsgerichtliche Rspr. erhalten hat. Nicht schon die Möglichkeit, unter Zugrundelegung aller erdenklichen Varianten des künftigen Kausalverlaufs einen bestimmten Erfolg zu ahnen, begründet die Voraussehbarkeit dieses Erfolges. Erforderlich ist vielmehr, daß die Vorstellung der Handlung und die Vorstellung des Erfolges so nahe assoziiert sind, daß die eine sich nicht ohne die andere einzustellen pflegt (Lobe: LpzKomm., 4. Aufl., S. 69). Das RG. (RGSt. 29, 222; 34, 93; 56, 350) hat das Wesen der Voraussehbarkeit für den besonderen Fall, daß ein Dritter durch sein fahrlässiges Handeln eine Zwischenursache setzt, dahin umgrenzt, daß zwar nicht schlechthin alle Zwischenglieder für den Täter voraussehbar sein müßten, daß aber „Fahrlässigkeit dann nicht angenommen werden könne, wenn für den Handelnden auch bei Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit die eine oder andere der hinzugetretenen Zwischenursachen nicht vorhersehbar gewesen wäre und bei Ausscheidung dieser Zwischenursache aus dem Vorstellungsvermögen des Täters eine sich bis zum Erfolg erstreckende Vorhersehbarkeit entweder gar nicht oder nur in einem Maß übrig bleibt, bei dem in der Nichtberücksichtigung einer entfernten Gefahr eine Verletzung derjenigen Sorgfalt, welche von dem Täter billigerweise verlangt werden durfte, nicht zu finden ist". Die Voraussehbarkeit fehle insbes. dann, „wenn der rechtswidrige Erfolg ohne die Verschuldung eines anderen nicht eingetreten wäre und die Möglichkeit eines solchen Hinzutritts so fern lag, daß dem Täter die Nichtberücksichtigung dieser Möglichkeit nicht als Verschulden angerechnet werden kann" (RGSt. 56, 350). Auch der Schwerpunkt dieser Ausführungen liegt nicht darin, daß der Dritte nachweisbar fahrlässig handelte, wesentlich ist vielmehr nur, daß der Dritte — hier wie in dem Falle RGSt. 56, 343 ff. — durch bewußten Willensimpuls in den Kausalverlauf eingegriffen hatte. Für das Gebiet des Automobilunfalls vertritt das RG. die Auffassung, voraussehbar sei ein unbesonnenes Verhalten anderer Wegebenutzer für den Kraftwagenführer nur, wenn es im Rahmen der Erfahrung des Lebens liege (vgl. die ebenfalls abgedr. Entsch. 2 D 514/29, 2 D 645/29, 3 D 739/29 und meine Anm. zu diesen Entsch. oben S. 2865). Und alle diese Grundsätze, die in den RevEntsch. des RG. herausgebildet wurden, und deren Beachtung das RG. von den Untergerichten verlangt, sollten nicht den Charakter von Rechtssätzen haben? Dann kann aber nicht geleugnet werden, daß der Begriff der Voraussehbarkeit ein Rechtsbegriff ist und daß das RevG. seine richtige Erfassung durch die Vorinstanz nachzuprüfen hat. Wie der Vorderrichter hier den Begriff verstanden hat und mit welcher Begründung er die Voraussehbarkeit für gegeben erachtete, ist, da das RG. sich jeder Prüfung nach dieser Richtung enthält, aus dem Urteil des RG. nicht zu ersehen. Gerade, da hier der Kausalverlauf durch die Einschaltung der Handlung eines Dritten eine besondere Komplikation erfahren hatte, war eine eingehende Begründung der Voraussehbarkeit schon mit Rücksicht auf die Ausführungen des Urteils RGSt. 56, 343 ff. unentbehrlich. Zweifelhafter, wie zugegeben werden muß, ist die Frage, ob das RevG. auch dann die Möglichkeit der Nachprüfung hat, wenn der Vorderrichter die richtig verstandenen Voraussetzungen der Voraussehbarkeit als vorliegend festgestellt hat. Ich würde auch diese Frage bejahen; denn wenn auch diese Feststellung in der Mitte zwischen der Feststellung des Rohmaterials und der Rechtsanwendung liegt, so stellt sie sich doch vorwiegend als Verarbeitung des vorhandenen Tatsachenstoffes, als Bewertung dar (vgl. dazu auch meine Anm. zu dem Urt. 2 D 645/29 oben S. 2866). Diese Prüfung hätte m. E. zugunsten des Angekl. ausfallen müssen. Normalerweise braucht kein Kraftwagenführer darauf gefaßt zu sein, daß sein des Fahrens unkundiger Begleiter in einer zwar kritischen, aber noch keineswegs verzweifelten Situation den Kopf verliert und selbständig in die Steuerung einzugreifen versucht; daß ein solches Verhalten geeignet ist, die Unfallsgefahr zu vervielfachen, darf als allgemein bekannt vorausgesetzt werden. Besondere Umstände mögen eine abweichende Beurteilung rechtfertigen, etwa eine dem Angekl. bekannte pathologische Schreckhaftigkeit des Begleiters. Hiervon ist im vorliegenden Fall nichts verlautbart, so daß die Bejahung der Fahrlässigkeitsfrage wenig befriedigend erscheint.

RA. Dr. Max Alsberg, Berlin.

24. §§ 222, 230 StGB. Mit einem unbesonnenen Verhalten der auf der Straße verkehrenden Personen muß der Führer eines Kraftwagens insoweit rechnen, als dies Verhalten der Erfahrung des Lebens entspricht.†)

Das LG. nimmt an, daß der Nebenkläger sich vor dem Betreten der Fahrbahn nicht umsah und sich auch durch die dem Fahrzeug vorauseilenden Scheinwerferstrahlen nicht warnen ließ; mit einem derartig leichtfertigen Verhalten des BeschwF. habe der Angekl. nicht rechnen können.

Die auf solche Feststellungen gegründete Verneinung der Fahrlässigkeit ist rechtlich nicht zu beanstanden; ihr liegt die Annahme zugrunde, daß der Angekl. auch bei Anwendung der ihm nach den Umständen zuzumutenden Aufmerksamkeit den Unfall nicht habe vorhersehen können.

Allerdings muß der Kraftfahrer auch mit einem unbesonnenen Verhalten der auf der Straße verkehrenden Personen rechnen. Dafür, daß das LG. bei der rechtlichen Würdigung des Sachverhalts dies verkannt habe, bieten aber die Ausführungen des angefochtenen Urteils keinen Anhalt. Maßgebend ist, ob nach der Erfahrung des Lebens mit der gegebenen Unbesonnenheit gerechnet werden konnte, und das hat das LG. aus tatsächlichen Gründen verneint.

(3. Sen. v. 4. Nov. 1929; 3 D 739/29.) [A.]

25. §§ 222, 230 StGB. Mit einem nach den Erfahrungen des täglichen Lebens ungewöhnlichen und nicht zu erwartenden Verhalten der Fußgänger braucht der Führer eines Kraftwagens nicht zu rechnen.†)

Das SchöffG. hat nicht verkannt, daß Kraftfahrer auch mit unbesonnenem Verhalten von Fußgängern zu rechnen haben und sich nicht schlechthin darauf verlassen dürfen, daß ihre Warnungszeichen beachtet werden. Gleichwohl hat es im gegebenen Falle eine Außerachtlassung der dem Angekl. obliegenden Sorgfalt nicht angenommen. Der Verunglückte Sch. hat beim Überqueren der Fahrbahn nicht nur die Warnungszeichen des richtig und langsam fahrenden Angekl. gehört, sondern er ist auch, wie festgestellt, auf der Mitte der Straße zunächst stehen geblieben und hat damit zu erkennen gegeben, daß er den Kraftwagen vor sich vorbeilassen wollte. Das SchöffG. ist der Auffassung, der Angekl. habe unter diesen Umständen nicht damit rechnen können, also auch nicht zu rechnen brauchen, der Fußgänger werde plötzlich seinen Entschluß ändern und den Versuch machen, noch vor dem Kraftwagen über die Straße zu kommen. Es ist also davon ausgegangen, daß das Verhalten des Verletzten nach den Erfahrungen des täglichen Lebens außergewöhnlich und nicht zu erwarten war. Eine rechtsirrige Auffassung des Begriffs der Fahrlässigkeit ist darin nicht zu erkennen. Daß der Getötete alt und gebrechlich war, ergibt sich nicht aus dem Urteil. Es bietet insbes. keine Anhaltspunkte dafür, daß dieser sich, als er stehen blieb, hilflos oder unschlüssig gezeigt hätte. Bejahrtheit allein brauchte den Angekl. nicht zu einem anderen Verhalten zu bestimmen.

Als der Fußgänger sich wieder in Bewegung gesetzt hatte, konnte der Angekl., wie das Urteil ergibt, das Unglück nicht mehr abwenden. Er hat demnach nach der zutreffenden Auffassung des SchöffG. auch in diesem späteren Zeitabschnitt sich keiner Fahrlässigkeit schuldig gemacht.

(2. Sen. v. 7. Nov. 1929; 2 D 514/29.) [A.]

26. § 230 StGB.; § 18 KraftfVerkVO. Freisprechung des Kraftwagenführers wegen Unmöglichkeit der Aufklärung des Sachverhalts.†)

Die tatsächliche Feststellung des BG., daß der Nebenkläger vorschriftswidrig auf der linken Seite gefahren ist, kann mit der Rev. nicht bekämpft werden. Rechtlich nicht zu beanstanden ist, daß das BG. den Unfall als hierdurch verursacht angesehen hat. Seine weitere Annahme, daß ein fahrlässiges Mitverschulden des Angekl. nicht erweislich sei, ist gleichfalls nicht erkennbar von Rechtsirrtum beeinflußt. Eine völlige Klärung des Sachverhalts ist in den Vorinstanzen nicht möglich gewesen. Es war nicht zu ermitteln, mit welcher Geschwindigkeit der Angekl. anfangs gefahren ist, in welcher Entfernung sein Mitfahrer L. und auf dessen sofortigen Hinweis der Angekl. erstmalig den Nebenkläger hat entgegenkommen sehen, inwieweit der Angekl. daraufhin seine Geschwindigkeit herabgesetzt hat, mit welcher Schnelligkeit der Nebenkläger gefahren ist und von wann ab er sich auf der linken Straßenseite gehalten hat, und welche Wegestrecke der Angekl. und welche der Nebenkläger bis zum Zusammenstoß noch zurückgelegt hat, nachdem der Angekl. aus einer Entfernung von 20—25 m hatte erkennen können, daß der Nebenkläger links fuhr, ob insbes. der Angekl. noch mehr als 12 m gefahren ist, die nach Ansicht des Sachverständigen auch bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit und bei Anwendung aller verfügbaren Mittel erforderlich waren, um das Rad zum Stehen zu bringen. Das BG. konnte hiernach nicht feststellen, daß die Fahrgeschwindigkeit des Angekl. vom Erblicken des Nebenklägers oder von der Wahrnehmung des falschen Fahrens des Nebenklägers an oder eine sonstige Maßnahme des Angekl., die er vorgenommen oder unterlassen hat, als fahrlässige, den Unfall mitverursachende Handlungen oder Unterlassungen des Angekl. anzusehen seien. Bei Prüfung der Frage, was der Angekl. zur Verhütung des Zusammenstoßes noch zu tun vermochte, sobald er erkennen konnte und erkannte, daß unvorhergesehenerweise der Nebenkläger ihm auf seiner Fahrbahn entgegenkam, hatte das BG. auch zu berücksichtigen, daß von diesem Augenblick bis zum Zusammenstoß selbst bei geringer Geschwindigkeit beider Fahrer nur wenige Sekunden vergangen sein können.

(2. Sen. v. 14. Nov. 1929; 2 D 554/29.) [A.]

Zu 24 u. 25. Siehe oben Anm. zu 13—16 S. 2865 ff.

Zu 26. Da die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Automobilisten voraussetzt, daß ihm ein Verschulden nachgewiesen ist, so können Unklarheiten des Sachverhalts nicht zu seinen Lasten gehen. Im vorliegenden Fall lassen die getroffenen Feststellungen nicht ersehen, wie es zu dem Zusammenstoß kam; eine weitere Aufklärung erwies sich als unmöglich; eine Verurteilung des Angekl. konnte daher nicht ergehen. Daß der Angekl. den Wagen infolge der erheblichen Fahrgeschwindigkeit nicht so schnell zum Stehen bringen konnte, daß ein Zusammenstoß mit dem ihm entgegenkommenden, falschseitig fahrenden Radfahrer vermieden wurde, beweist noch nicht eine Fahrlässigkeit, begangen durch zu schnelles Fahren. Denn der Führer eines Kraftwagens muß zwar seine Fahrgeschwindigkeit so einrichten, daß er jederzeit in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten (§ 18 Abs. 1 KraftfVerkVO.); er braucht jedoch nicht auf eine Zusammenstoßgefahr Rücksicht zu nehmen, die ihm durch entgegenkommende, die falsche Straßenseite benutzende Fahrzeuge entstehen könnte.

RA. Dr. Max Alsberg, Berlin.

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Strafsachen.

Berichtet von JR. Dr. Friedrich Goldschmit II, München.

1. §§ 1 Nr. 5, 22 II KraftfVerkVO. „Wegebenutzer". Auch ein sein Fahrrad schiebender Fußgänger ist ein Wegebenutzer i. S. der §§ 1 Nr. 5, 23 KraftfVerkVO.

(BayObLG., Entsch. v. 3. Juni 1930, RevReg. I Nr. 314/30.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Konrad Prager, Fürth.

*

2. § 18 III KraftfVerkVO. Der mitfahrende Eigentümer des Kraftwagens ist verpflichtet, einzugreifen, wenn er merkt, daß der Fahrer eine unzulässige Geschwindigkeit einschlägt. Veranlaßt er nichts, dann ist er strafrechtlich verantwortlich.†)

Durch die Darlegung des Urt., daß der Angekl. hierbei mindestens fahrlässig gehandelt habe, weil er bei der von einem Kraftfahrzeugführer zu fordernden Sorgfalt die Geschwindigkeitsüberschreitung merken und vermeiden konnte, ist auch der innere Tatbestand einwandfrei dargetan.

Allerdings sind die vorsorglichen Erwägungen des Urt. rechtsirrig, wonach der Angekl. auch dann, wenn nicht er selbst, sondern seine Ehefrau den Wagen geführt hätte, zu verurteilen gewesen wäre, weil er als Halter des Kraftfahrzeugs dafür verantwortlich und auch zu bewirken in der Lage gewesen sei, daß die zulässige Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werde. Zwar ist nach der ständigen Rspr. des Sen. der Halter des Kraftfahrzeugs verpflichtet, durch sein Eingreifen Verkehrswidrigkeiten des Wagenführers abzustellen, wenn

---

Zu 2. Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des mitfahrenden

er sie bemerkt; aber er ist keineswegs gehalten, die Führung seines Wagens, wenn er sie einer mit dem Führerschein ausgestatteten geeigneten Persönlichkeit übertragen hat, zu überwachen. Die Unrichtigkeit dieser Rechtsausführungen des AG. gefährdet aber den Bestand des Urt. nicht, weil die Erwägungen nur vorsorglich angestellt sind.

(BayObLG., Urt. v. 25. April 1930, RevReg. I Nr. 219/30.)

*

3. § 18 KraftfVerkVO.; § 22 KraftfG. **Überqueren der Straße durch gebrechliche Personen. Zur Führerflucht.** †)[1])

Wenn die StrK. dem Verletzten das Recht zugesteht, vor einem noch 100—150 m von ihm entfernten Kraftfahrzeuge die Straße zu überqueren, so ist dagegen nichts einzuwenden, selbst wenn der Verletzte in seiner Fortbewegungsmöglichkeit gehemmt ist. Auch für gebrechliche Personen muß die Möglichkeit bestehen, eine Straße zu überqueren, und sie dürfen sich auf die Straße wagen, wenn ein Kraftfahrzeug noch so weit von ihnen entfernt ist, ohne daß man ihnen den Vorwurf leichtfertigen und sorglosen Handelns machen dürfte. Ein Kraftfahrer, der in einer derartigen Entfernung vor sich auf dem Fahrdamm einen Fußgänger sieht, hat reichlich die Möglichkeit, seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er diesen nicht gefährdet oder verletzt. Es ist vom Rechtsstandpunkt aus nicht zu beanstanden, wenn die StrK. ein Mitverschulden des Verletzten, das für den Angekl. strafmindernd wirken könnte, als nicht festgestellt erachtet.

Es kann dahingestellt bleiben, ob eine bei einem Kraftfahrzeugunfalle verletzte Person sich auch dann in hilfloser Lage befindet, wenn sie in einem Zustand, in dem sie auf fremde Hilfe angewiesen ist, auf verkehrsbelebter Straße der Stadt liegen bleibt, wo mit baldiger Hilfeleistung durch vorbeikommende Verkehrsteilnehmer sicher zu rechnen ist. Die StrK. hat sich nicht auf die Feststellung beschränkt, daß der Verletzte völlig hilflos war und sich nicht selbst erheben und aus der Gefahrzone der von Kraftwagen befahrenen Straße bringen konnte, sondern auch dargelegt, daß er bis zum helfenden Eingreifen eines anderen Wegebenutzers längst das Opfer eines weiteren Verkehrsunglücks werden konnte, wenn der Angekl. nicht bei ihm blieb und dem vorbeugte. Ob eine solche Ge-

---

Eigentümers oder Halters hat keine einheitliche Beurteilung in der Rspr. erfahren. Es sind drei Gruppen von Entsch. festzustellen:

1. Eine Verpflichtung zum Einschreiten besteht nicht. Die bloße Duldung einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit oder sonstiger Verstöße gegen die KraftfVerkVO. ist keine strafbare Handlung. Strafbar macht sich der Eigentümer nur dann, wenn er den Führer anstiftet, oder ihn als Werkzeug bei mittelbarer Täterschaft benutzt. Das ist der Standpunkt des KG. im Urt. v. 16. Dez. 1924: RKraftf. 1926, 8. Es ist ferner der Standpunkt des OLG. Köln, Urt. v. 13. Jan. 1928: RKraftf. 1928, 329. Dort ist die Feststellung verlangt, daß der mitfahrende Eigentümer entweder den Wagen selbst gelenkt habe, oder als Mittäter oder Anstifter anzusehen sei. Die gleiche Entsch. trifft das OLG. Kiel, Urt. v. 25. März 1925: RKraftf. 1926, 60. Dort werden mindestens Anweisungen an den Chauffeur verlangt. Das Dulden oder Dabeisitzen genügt nicht, auch nicht das Einverständnis mit übermäßiger Geschwindigkeit. Genau so entscheidet das OLG. Karlsruhe im Urt. v. 9. Juli 1925: RKraftf. 1927, 8. Hier wird allerdings verlangt, daß der Eigentümer den Chauffeur nicht lediglich mit dem Lenken des Wagens beauftragt und ihm alles weitere überlassen hat, sondern, daß auch während der Fahrt sein Wille und seine Weisung nicht nur für das Ziel, sondern auch für die Geschwindigkeit maßgebend waren. In einem solchen Falle ist nach diesem Urt. der Eigentümer zum Eingreifen bei Verstößen des Fahrers berechtigt und verpflichtet. Diese Entsch. hat jedoch nur geringe praktische Bedeutung, weil in der Regel der Fahrer nicht erst die Zustimmung zur Regelung der Geschwindigkeit bei dem Eigentümer einzuholen braucht.

2. Die zweite Gruppe der Entsch. geht weiter. Dort wird eine strafbare Verantwortlichkeit des mitfahrenden Eigentümers dann angenommen, wenn er merkt, daß der Fahrer gegen die gesetzliche Bestimmung verstößt, oder wenn er dieses bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen konnte. Falls unter diesen Voraussetzungen der Eigentümer, sofern er dazu die Möglichkeit hat, nicht eingreift, ist er nach dem Urt. des OLG. Königsberg v. 19. Okt. 1925: GoltdArch. 70, 253 als Mittäter zu behandeln. Zu dieser Begriffsbestimmung ist zu bemerken, daß es sich in der Regel um Fahrlässigkeitsdelikte handelt, bei denen nach der Rspr. des RG. keine Mittäterschaft, sondern bloße Nebentäterschaft möglich ist. Insoweit ist bei verschiedenen Urt. die Wahl des juristisch technischen Ausdrucks mißdeutig.

3. Zu der dritten Gruppe gehören die Urt. des OLG. Hamm v. 31. März 1926: RKraftf. 1926, 12; ferner OLG. Düsseldorf: RKraftf. 1927, 24. Urt. v. 6. Okt. 1926; schließlich BayObLG.: LZ. 1926, 837, Urt. v. 14. Mai 1926; OLG. Hamm, Urt. v. 7. Mai 1928: RKraftf. 1929, 353; und schließlich OLG. Dresden, Urt. v. 26. Sept. 1928: JW. 1928, 3195, sowie schließlich Urt. des RG.: JW. 1928, 1724, Urt. v. 12. März 1928. Fast ausschließlich stützen sich diese Erkenntnisse darauf, daß die KraftfVerkVO. und das Gesetz dem mitfahrenden Halter keine besondere Pflicht auferlegt. Er sei deshalb zur Überwachung des Fahrers nicht angehalten. Allgemeine Rechtsgrundsätze hierfür beständen auch nicht. Wenn er jedoch wahrnehme, daß eine Überschreitung gesetzlicher Vorschriften sich ereigne, so sei er zum Einschreiten verpflichtet, sonst sei er strafrechtlich verantwortlich. Die Rechtspflicht zum Tun liegt offenbar hier in den zwischen dem Fahrer und Eigentümer bestehenden vertraglichen Beziehungen. Kommt es durch die Tat des Fahrers zu einer strafbaren Handlung, so liegt bei Fahrlässigkeitsdelikt Nebentäterschaft, bei vorsätzlichem Delikt, wenn die sonstigen Voraussetzungen gegeben sind, Teilnahme an der Tat des Fahrers vor.

Der letzten Meinung ist der Vorzug zu geben. Es entspricht weder dem praktischen Bedürfnis, noch der Rechtslage, ein Einschreiten des mitfahrenden Eigentümers überhaupt auszuschalten, auch wenn er eine gesetzwidrige Handlung wahrnimmt. Es geht aber zu weit, von ihm zu verlangen, daß er den Chauffeur überwacht, und ihn für haftbar zu erklären, wenn er eine pflichtwidrige Handlung des Chauffeurs zwar nicht wahrgenommen hat, aber bei pflichtmäßiger Aufmerksamkeit hätte wahrnehmen müssen. Dagegen entspricht es den Erfordernissen des Verkehrs und dem Rechtssystem, ihn für verantwortlich zu erklären, wenn er eine Pflichtwidrigkeit tatsächlich wahrnimmt und trotzdem nicht einschreitet. Das ist die Auffassung des obigen Urt. Es ist ihm daher im vollen Umfange beizutreten.

RA. W. Proskauer, Göttingen.

Zu 3. Das Urteil ist auch vom Standpunkt des Kraftfahrers aus nur zu begrüßen.

I. Nach dem Tatbestand handelt es sich bei dem Angekl. um einen gewissenlosen Patron, gegen den die ganze Schwere des Gesetzes mit Recht angewandt worden ist.

Wer auf 150 m einen Fußgänger auf der Fahrbahn sieht, ist auch in der Lage, festzustellen, ob er ihm gefährlich werden kann; ist er sich darüber irgendwie im Zweifel, so hat er seine Fahrt so zu mäßigen, daß er allen, auch unvorhergesehenen Verhältnissen gewachsen ist; wer das nicht kann, der gehört nicht an das Steuer eines Wagens.

Erkennt der Fahrer in dem Fußgänger gar einen Gebrechlichen, so gibt es für die auf ihn zu nehmende Rücksicht überhaupt keine Grenzen. Eine Ausnahme würde ich nur für den Fall machen, daß gerade die Stelle, an der der Gebrechliche die Straße überquert, nicht für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, wie das in verkehrsreichen Straßen der Großstadt häufig anzutreffen ist. Überschreitet ein Fußgänger an einer für ihn verbotenen Stelle die Straße, so vergeht er sich, auch wenn er gebrechlich ist, ebenso gegen die Verkehrsordnung, wie ein zu schnell fahrender Kraftwagenführer. In einem solchen Falle würde ich den Verletzten, und nicht zum geringsten Teil, die Folgen seines Tuns selbst tragen lassen. Auch der Fußgänger hat die für ihn erlassenen Bestimmungen zu beachten. Der Kraftwagenführer kann vom Fußgänger verlangen, daß das geschieht. Ich bin nicht der Ansicht des RG., daß der Kraftwagenführer damit zu rechnen hat, daß andere Wegebenutzer die bestehenden Gesetze nicht beachten, sondern im Gegenteil, der Kraftwagenführer darf erwarten, daß man auch auf ihn Rücksicht nimmt und die kleinen Unbequemlichkeiten in den Kauf nimmt, die die Befolgung der Verkehrsvorschriften mit sich bringt; wenn es dem Kraftwagenführer heute noch zum Verschulden gereichen sollte, daß er mit den Gesetzesübertretungen seiner Mitmenschen nicht gerechnet hat, so bedeutet das letzten Endes die Auflösung jeglicher Verkehrsregelung.

II. Wenn in dem zweiten Teil der Entsch. dem Angekl. sein Alkoholgenuß zur Last gelegt und seine Angetrunkenheit nicht als Entlastungsgrund zugebilligt wird, so ist ihr auch darin in jeder Beziehung zu folgen.

Ein Kraftwagenführer hat überhaupt nicht angetrunken zu sein; läßt es sich wirklich einmal nicht vermeiden, daß ein Führer vor Antritt der Fahrt Alkohol zu sich nimmt, so muß man von ihm verlangen, daß er in Anbetracht der großen Gefahren, die ein nicht sorgfältig geführtes Fahrzeug für den Verkehr bedeutet, die denkbar größte Rücksicht auf seine Mitmenschen nimmt. Mit Recht wird in dem Urteil hervorgehoben, daß auch ein angetrunkener Führer sich anständig zu benehmen vermöge. Tut er es nicht, so ist das um so schwerwiegender; denn ein Kraftwagenführer muß sich ja selbst besser kennen, als seine Mitmenschen es vermögen. Versetzt er sich selbst in den Zustand der Angetrunkenheit, so liegt sein Verschulden eben hierin. Angetrunkenheit ist daher niemals ein Strafausschlußgrund.

Auch die preuß. Ministerien für Handel und Gewerbe und des Innern haben deshalb durch Runderlaß vom 7. Febr. 1930 die untergeordneten Behörden angewiesen, daß, wenn Alkoholgenuß die Ursache pflichtwidrigen Verhaltens von Kraftwagenführern war, regelmäßig die Fahrerlaubnis zu entziehen sei.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

[1]) Vgl. unten S. 2882 Nr. 3 KG. (Strf.), Urt. v. 21. Nov. 1929, 3 S 639/29.

fahr bestand, hatte der Tatrichter zu entscheiden. Wenn er sie bejahte, durfte er unbedenklich in dem Weiterfahren des Angekl. ein Verlassen des Verletzten in hilfloser Lage sehen.

Gegen die vom Vorderrichter verwerteten Straferschwerungsgründe bestehen keine rechtlichen Bedenken. Das Gericht hat nicht die Tatsache als erschwerend angesehen, daß der Angekl. nach dem Unfall davongefahren ist und den hilflosen Verletzten verlassen hat, sondern daß diese Handlungsweise einer gewissenlosen und verantwortungslosen Gesinnung entsprungen ist. Daß bei dieser Würdigung der Beweggründe des Angekl. Umstände verwertet werden durften, die erst nach der Tat zutage getreten sind, bedarf keiner weiteren Darlegung. Inwieferne die Feststellung des Urteils, daß die Handlung des Angekl. nicht als Ausfluß von Bestürzung und mangelnder Überlegung, sondern als das Ergebnis einer gewissenlosen und verantwortungslosen Gesinnung erscheine, mit der weiteren Feststellung, daß der Angekl. angetrunken war, im Widerspruche stehen soll, ist nicht einzusehen. Die Angetrunkenheit macht es einem gewissenhaften Kraftfahrer, der sich seiner Pflichten und seiner Verantwortung im allgemeinen bewußt ist, nicht unmöglich, im einzelnen Falle anständig zu handeln, und Rücksichtslosigkeit und Verantwortungslosigkeit der Gesinnung hat mit dem Zustand der Nüchternheit oder Angetrunkenheit keinen notwendigen Zusammenhang.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 10. Dez. 1929, RevReg. I Nr. 838/29.)

*

4. § 23 Abs. 1 KraftfVerkVO. **Für die Frage, ob ein Kraftwagenführer eine haltende Straßenbahn von links her überholen darf, kommt es darauf an, ob nicht nur an der Haltestelle, sondern auf dem ganzen Überholungswege, die Straßenbreite rechts von der Straßenbahn Platz für das überholende Kraftfahrzeug bietet.** †)

Das LG. hat als erwiesen erachtet, daß rechts neben dem haltenden Straßenbahnwagen ein ausreichender Raum zum Überholen vorhanden gewesen sei, der Angekl. also, indem er mit seinem Kraftwagen links überholte, gegen die Vorschrift in § 23 Abs. I Satz 2 KraftfVO. verstoßen habe. Gegen diese Annahme bestünden keine rechtlichen Bedenken, wenn es für die Frage, auf welcher Seite der Straßenbahn das Überholungsmanöver vorzunehmen war, nur auf den Raum anzukommen hätte, der an der Haltestelle zwischen dem Straßenbahnwagen und der rechts von ihm gelegenen Verkehrsinsel vorhanden war. Der Umstand, daß durch das Einsteigen von Personen in die Straßenbahn das Überholen auf dieser Seite verhindert war, gab dem Angekl., wie die StrK. zutreffend ausführt, kein Recht zum Linksüberholen, nötigte ihn vielmehr, zu warten, bis die Straßenbahn sich wieder in Bewegung gesetzt hatte.

Nun behauptet aber die Rev., daß zwar an der Haltestelle der in Betracht kommende Zwischenraum für den Angekl. ausreichend gewesen sein möge, um sich mit dem Kraftwagen neben die Straßenbahn zu setzen, daß sich aber das Geleise so rasch und in so kurzer Entfernung der Gehbahn am Ende des Platzes wieder nähere, daß es unmglich sei, die Überholung vollständig durchzuführen und vor die Straßenbahn zu kommen. Wäre diese Behauptung zutreffend, so läge allerdings der in der angeführten Bestimmung vorgesehene Fall vor, in dem ausnahmsweise infolge zu geringen, ein Überholen nicht zulassenden Abstandes zwischen Schienenfahrzeug und rechtem Wegrand das Linksüberholen gestattet ist. Denn es müßte dann für die Bemessung dieses Abstandes die ganze Wegstrecke von der Haltestelle bis zur Wiederannäherung des Geleises an die Gehbahn in Betracht gezogen werden, weil es zur Annahme der Möglichkeit der Überholung nicht genügt, daß mit dem Manöver begonnen werden kann, vielmehr weiter erforderlich ist, daß man durch dasselbe auch vor das zu überholende Fahrzeug kommen kann.

(BayObLG., 1. StrSen., Urt. v. 17. Jan. 1930, RevReg. I 937/29.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Robert Neumark, Augsburg.

*

5. §§ 26, 23 Abs. 3 KraftfVerkVO. **Unter Umständen ist der Führer trotz der Zeichengebung mittels einer mechanischen Einrichtung auch zur Zeichengebung mit der Hand verpflichtet. — Zur Sorgfaltspflicht beim Überholen bei Änderung der Fahrtrichtung.** †)

Der Angekl. hat durch Einbiegen von der L.straße in den Sch.platz die Fahrtrichtung geändert. Er war nach § 26 verpflichtet, die Absicht des Verlassens der bisher verfolgten Fahrtrichtung durch ein Zeichen in der Richtung des Wechsels zu erkennen zu geben. Das Zeichen muß so gegeben werden, daß es sichtbar ist; es muß insbes., wenn es für die Einfahrt nach rechts gegeben wird, für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer wahrnehmbar sein. Die Vorschrift des § 26 gestattet allerdings zur Zeichengebung die Benützung einer mechanischen Einrichtung. Kann das Zeichen aber nach der Verkehrslage mit dieser Vorrichtung nicht in einer Art gegeben werden, daß es ausreichend sichtbar ist, so ist der Führer zur Zeichengebung mit der Hand verpflichtet. Hier hat der Angekl. das Zeichen mit dem auf der linken Seite seines Fahrzeugs angebrachten Richtungspfeil gegeben, der von den Verkehrsteilnehmern, die sich hinter dem Wagen des Angekl. auf der gleichen Seite der Fahrbahn bewegten, nicht oder wenigstens nicht sicher gesehen werden konnte.

Das LG. stellt denn auch fest, daß die Zeugin Sch., die mit ihrem Fahrrade ganz außen auf der rechten Straßenseite fuhr und

---

Zu 4. Die Bedeutung des Urteils liegt zunächst in der Klärung der Frage, daß ein Linksüberholen des haltenden Straßenbahnzuges auch dann erlaubt ist, wenn zwar an der Haltestelle selbst der Raum rechts vom Schienenfahrzeug bis zum Wegerand auf der Fahrbahn das Vorbeifahren des Kraftfahrzeuges zulassen würde, aber dann vor der Bahn der Raum zum Durchkommen und Wieder-nach-links-Fahren nicht ausreicht.

Das Urteil wird mit dem obigen Ergebnis überall Zustimmung finden. Daneben äußert sich das Urteil auch über einen Punkt, den es als Selbstverständlichkeit abtut, der aber im Schrifttum durchaus nicht als völlig unzweifelhaft angesehen wird, nämlich, daß bei Raummangel, der sich aus der straßenbaulichen Breite der Straße zwischen Schienenfahrzeug und rechtsseitigem Kantstein ergibt, auch dann das Linksüberholen gestattet ist, wenn die in gleicher Richtung mit dem Kraftfahrzeug fahrende Bahn zeitweilig hält. Letzteres ist in § 23 Abs. 2 nicht ausdrücklich gesagt, aber vom Gesetzgeber zweifellos gewollt, als er 1926 die Fassung des § 21 b KraftfVO. wählte, der dem jetzigen § 23 entspricht.

Durch die Entsch. ist damit auch weiter das Verhältnis von § 23 Abs. 1 Satz 2 zu seinem Abs. 2 klargestellt. Zum Urteil zu bemerken ist noch, daß vielleicht nicht klar genug zum Ausdruck kommt, was eigentlich unter der „Haltestelle“ verstanden wird. Ist mit der Haltestelle der Punkt, an dem das Haltestellenschild sich befindet gemeint oder ist die ganze Länge des ordnungsgemäß an dem Haltestellenschild haltenden Straßenbahnzuges gemeint?

Mit der Begrenzung des Begriffes „Straßenbahnhaltestelle“ brauchte sich das Urteil ja aber auch nur insoweit abzufinden, als es sich darum handelte, daß der Straßenbahnzug an einer Haltestelle hielt und dann zum Resultat kommt, daß solchenfalls das Linksüberholen dann gestattet ist, wenn der Straßenbahnzug nach § 23 Abs. 1 auch als an jener Stelle fahrender Zug links überholt werden durfte.

Man kann den Grundsatz des Urteils auch so ausdrücken, daß nicht die breiteste Stelle, sondern die schmalste Stelle zwischen Schienenfahrzeug und rechtsseitigem Kantstein auf der Länge des gesamten Überholungsweges entscheidend dafür ist, ob nach § 23 Abs. 1 ein Schienenfahrzeug ausnahmsweise links überholt werden darf.

Mit Recht rechnet das Urteil zu dem Gesamtüberholungsweg auch den Schlußweg hinzu, der im § 23 Abs. 3 KraftfVO. mit der „Wendung“ bezeichnet ist, die „nach dem Überholen“ erforderlich sein kann. Übrigens sei auch in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß im § 23 Abs. 3 bei Gelegenheit der Neufassung durch die Novelle v. 28. Juli 1926 vergessen worden ist, das Rechtsüberholen von Straßenbahnen zu berücksichtigen. Es ist nur die Wendung nach rechts berücksichtigt worden, die bei linksseitigem Überholen in Frage kommt, nicht die Linkswendung, die nach rechtsseitiger Überholung aus den verschiedensten Gründen in Frage kommen kann. Das muß in der geplanten Neufassung der KraftfVO. unbedingt berücksichtigt werden, wie es bereits in örtlichen Straßenordnungen berücksichtigt worden ist (z. B. § 10 Abs. 3 Hamburger Verkehrsordnung [GVBl. 1929, 203]).

RA. Dr. Richard Alexander, Hamburg.

Zu 5. Das Urteil ist im Ergebnis und in der Begründung zu begrüßen.

Die Zeichengebung, die vom Kraftfahrer für den Fall der Richtungsänderung oder des Anhaltens verlangt wird, hat nach § 26 KraftfVerkVO. grundsätzlich mit der Hand zu erfolgen.

Aus dem Nachsatz „Zum Abgeben der Zeichen kann auch eine mechanische Einrichtung benutzt werden“ ergibt sich, daß die mechanische Einrichtung nur als Ersatz betrachtet ist und deshalb eine ebenso deutliche Wirkung, wie das Zeichen mit dem ausgestreckten Arm haben muß.

Hier ist vom Gesetz allerdings übersehen, daß die Zeichengebung mit dem Arm für den Fahrer eines geschlossenen Wagens — und die geschlossenen Wagen sind durchaus überwiegende Mehrzahl — in gewissen Fällen unmöglich ist. Er kann nicht den Arm hochheben, um das Halten des Wagens anzuzeigen, jedenfalls würde das von hinten niemand sehen, er kann nicht, wenn er rechts sitzt, ein Abbiegen nach links durch Herausstrecken des linken Armes markieren und umgekehrt.

Praktisch ist in vielen Fällen also der Richtungsanzeiger überhaupt unentbehrlich, wenn die vorgeschriebenen Signale erkennbar gegeben werden sollen. Insofern wird der Wortlaut des Gesetzes den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht, der Kraftfahrer kann also nicht sagen, er sei nur zu den Zeichen verpflichtet, die er mit der Hand abgeben könne.

Das ist wohl als herrschende Rspr. zu bezeichnen.

Müller, Automobilgesetz, § 26 Anm. 5 nimmt allerdings an: Da beim geschlossenen Wagen das Haltezeichen durch Erheben

vom Angekl. überholt wurde, das Zeichen nicht sah, führt aber gleichwohl aus, der Angekl. habe annehmen können, daß sie das Zeichen wahrgenommen habe. Damit wird das Maß der Verkehrssorgfalt und der pflichtgemäßen Aufmerksamkeit, die von einem Kraftfahrzeugführer verlangt werden müssen, unterschätzt und viel zu gering bemessen. Der Angekl. hätte sich unter den Umständen, wie sie hier festgestellt sind, bei nur einiger Aufmerksamkeit bewußt werden müssen, daß das lediglich auf der linken Seite des Kraftwagens gegebene mechanische Zeichen für die überholte Radfahrerin nicht, mindestens nicht sicher wahrnehmbar und daß er deshalb verpflichtet war, um der Verkehrsvorschrift zu genügen und die Radfahrerin nicht zu gefährden, die Zeichengebung durch ein nach rechts gegebenes Handzeichen zu ergänzen.

Auch die Vorschrift des § 23 Abs. 3 wurde vom BG. verkannt. Hiernach darf der Führer nach dem Überholen sich dann erst wieder nach rechts wenden, wenn der überholte Wegebenutzer dadurch nicht gefährdet wird. Selbstverständlich gilt dies auch dann, wenn sich mit der Überholung die Änderung der Fahrtrichtung durch Einbiegen in eine Seitenstraße verknüpft. Hier war das der Fall; nach den Feststellungen ist anzunehmen, daß das Überholen zeitlich und örtlich mit der Einfahrt des Angekl. aus der L.straße in den Sch.platz verbunden war. Es bestand, als der Angekl. über die Radfahrerin hinausgekommen war, zwischen deren Fahrrad und dem Fahrzeug des Angekl. ein Zwischenraum von 2 m. Die StrK. nimmt an, daß der Angekl. der Meinung sein konnte, dieser Abstand genüge, weil er der Radfahrerin ausreichend Zeit gelassen habe, zu bremsen, abzusteigen, die Fahrtrichtung nach links zu ändern oder in gleicher Richtung wie der Kraftwagen weiterzufahren.

Nun mag es im allgemeinen noch ausreichend sein, wenn der Kraftfahrer die Überholung eines Radfahrers in der Weise ausführt, daß nach dem Abschluß des Überholungsmanövers, also nach seinem Wiedereinbiegen in die ursprüngliche Fahrbahn, ein Zwischenraum von 2 m bleibt, denn dieser Zwischenraum wird sich normalerweise nicht verringern, weil die Geschwindigkeit des Überholenden größer ist als die des Überholten. Aber dies gilt offenbar dann nicht unbedingt, wenn sich mit der Überholung gleichzeitig die Rechtseinfahrt in eine Seitenstraße vollzieht. Hier verringert sich der Zwischenraum dadurch, daß der Überholende sich nicht geradeaus weiterbewegt, sondern eine Schrägbewegung ansetzt und ausführt, während der überholte Verkehrsteilnehmer die ursprüngliche Fahrtrichtung beibehält. Für solche Fälle ist ein Abstand von nur 2 m gegenüber einem Radfahrer unzureichend; denn er wird auch von einem langsam, mit etwa 10-Stundenkilometern, sich vorwärtsbewegenden Radfahrer in weniger als 1 Sekunde zurückgelegt. Selbst wenn der Radfahrer mit vollständiger Geistesgegenwart sich der Situation anpaßt, ist sie für ihn gefährlich. Es darf aber nicht von jedem Radfahrer die völlige Beherrschung einer derartigen Lage erwartet werden, vielmehr muß auch mit langsameren Erkennen und Vorkehren des Notwendigen, und es muß in einer solchen immerhin schwierigen Situation selbst mit Kopflosigkeiten anderer Verkehrsteilnehmer gerechnet werden.

Es kann deshalb nicht als zutreffend anerkannt werden, wenn das BG. darzulegen versucht, daß der Angekl. den bei der Überholung und Einbiegung eingehaltenen Abstand für ausreichend und eine Gefährdung der Radfahrerin für nicht gegeben erachten durfte. Die Auffassung der StrK. ist um so weniger zutreffend, als der Angekl., wie oben ausgeführt ist, nicht berechtigt war, anzunehmen, daß sein Richtungszeichen von der Zeugin gesehen worden sei.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 2. Juli 1929, RevReg. I Nr. 454/29.)

*

6. Zur Auslegung des § 6 Abs. 5 Münchener StraßVerkO. v. 23. Aug. 1927: „Das Einfahren in Hauptverkehrsstraßen und das Einbiegen nach rechts darf nur in Schrittgeschwindigkeit erfolgen." †)

Schon die Fassung der Vorschrift läßt klar ersehen, daß sie zwei verschiedene Tatbestände nebeneinander stellt und gleich behandelt: Das Einfahren in eine Hauptverkehrsstraße und das Einbiegen nach rechts in Straßen überhaupt. Wollte man annehmen, daß unter dem „Einbiegen nach rechts" nicht allgemein jedes Einbiegen nach rechts in eine andere Straße, sondern nur das Einbiegen nach rechts in eine Hauptverkehrsstraße verstanden werde, so würde man dem Gesetzgeber eine Ungenauigkeit und Unrichtigkeit der

---

des Armes entweder unmöglich oder nutzlos ist, könne der Führer nicht verantwortlich gemacht werden.

Dem stehen aber die Entsch. des BayObLG. v. 30. Nov. 1928 (RevReg. I 677/28) sowie des HansOLG. v. 6. Juni 1929 (R III 68/29): RKraftf. 1929, 431 mit durchaus zutreffender Begründung entgegen.

Auch für den Fall der Abgabe eines Zeichens für den Richtungswechsel wird in den Urteilen des OLG. Frankfurt v. 10. Mai 1929 (2 U 4/29): RKraftf. 1929, 420, und OLG. Dresden v. 4. Juni (2 OStA 46/29): RKraftf. 1929, 426 ein Richtungsanzeiger verlangt, der nach jeder Seite des Wagens hin mit derselben Deutlichkeit den Richtungswechsel anzeigt, wie ein nach dieser Seite mit dem ausgestreckten Arm gegebenes Zeichen.

Der Richtungsanzeiger war im vorliegenden Falle nur an der linken Seite des Fahrzeugs angebracht und somit selbstverständlich für rechts hinter dem Wagen befindliche Straßenbenutzer nicht zu sehen. Da der Angekl. ja wußte, daß er die Radfahrerin, die er eben überholt hatte, schräg rechts hinter sich ließ, mußte er damit rechnen, daß sie den Richtungsanzeiger nicht sehen konnte.

Ob er in der Lage gewesen wäre, ein Zeichen mit der Hand zu geben, ergibt sich aus dem Urteil nicht mit Klarheit, aber dann hätte er nach der eben mitgeteilten Rspr. eben dafür sorgen müssen, daß er ordnungsmäßige Richtungsanzeiger hatte.

Durchaus richtig ist auch die Vorschrift des § 23 Abs. 2 KraftfVerkVO. auf den vorliegenden Fall angewandt. Unter sehr zutreffender Beobachtung der tatsächlichen Verkehrsgestaltung hat das Gericht entschieden, daß zwar beim Überholen in gerader Richtung schon nach einem Zwischenraum von 2 m u. U. hätte eingebogen werden können, nicht aber, wenn bei anschließender Rechtskurve das Auto direkt vor dem Radfahrer fuhr.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, daß man auch an eine Anwendung des § 24 KraftfVerkVO. hätte denken können. Das Auto kreuzte den Weg des Radfahrers und kam von links, hatte also kein Vorfahrtsrecht. Gerade das BayObLG. hat in einem Urt. v. 6. Nov. 1928: RKraftf. 1929, 469 die Anwendbarkeit des § 24 KraftfVerkVO. auch für den Fall betont, daß zwei Fahrzeuge zunächst parallel fahren, dann aber das eine vor dem andern in einen Seitenweg einbiegt (a. M. OLG. Jena: JW. 1929, 2832; Rüdiger: Deutsch. AutR. 1929, 2065).

Endlich wäre noch daran zu denken gewesen, ob das Überholen des Radfahrers nicht deshalb verboten war, weil es in der Kurve geschah oder vor Straßenkreuzungen. Das Überholen an Straßenkreuzungen wird für unzulässig erklärt vom OLG. Stuttgart im Urt. v. 15. Okt. 1926: VerkRdsch. 1927, 303. Das RG. hat im Urt. v. 7. Jan. 1927 (1 D 814/26) betont, daß an Straßenkreuzungen nur mit ganz besonderer Vorsicht überholt werden dürfte und im Urt. v. 1. Dez. 1927 (RKraftf. 1928, 232) gesagt: Beim Überholen ist besondere Sorgfalt anzuwenden und ein ungeeigneter Zeitpunkt nach Möglichkeit zu vermeiden.

Auch diese Sorgfalt hat der Angekl. nicht beachtet.

RA. Dr. Alving, Kiel.

Zu 6. 1. Das Ergebnis, zu dem das Urteil gelangt, ist *sehr zweifelhaft*. Es berücksichtigt nicht, daß, wenn seine Deduktion richtig wäre, § 6 Abs. 5 MünchStraßVerkO. das Einbiegen in gewöhnliche Straßen nach *links* überhaupt nicht regeln würde — ein Ergebnis, das sicherlich unbefriedigend ist. Andererseits ist nicht zu leugnen, daß, wenn man die Münchner Bestimmung i. S. des Angekl. auslegen würde, es nicht zu verstehen wäre, warum nur das Einbiegen in Hauptverkehrsstraßen nach *rechts* in Schrittgeschwindigkeit erfolgen soll, nicht aber auch das Einbiegen nach links.

Wie man also auch die Bestimmung auslegen wird, das Resultat wird praktisch nicht befriedigen.

Das Gericht meint allerdings:

a) Es habe seine guten Gründe, daß nach links nicht in Schrittgeschwindigkeit einzubiegen sei, weil hier für den Fußgänger das Überraschungsmoment entfalle. Aber abgesehen davon, daß das immerhin sehr zweifelhaft ist, ist das Urteil auch in diesem Punkte widerspruchsvoll, weil es zur Stützung seiner Ansicht auf die entsprechende Bestimmung der BerlVerkO. hinweist; denn diese Berl. Bestimmung verlangt ja gerade, wie ihr Wortlaut beweist, eine Schrittgeschwindigkeit beim Einbiegen nach rechts *und* links.

b) Dem Gesetzgeber sei eine solche (i. S. des Angekl. gemeinte) Ungenauigkeit und Unrichtigkeit der Ausdrucksweise nicht zu unterstellen. Nun handelt es sich hier bei dem Gesetzgeber aber um eine Polizeibehörde, so daß die Annahme doch nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen ist, daß es sich hier tatsächlich um einen lapsus linguae handelt, zumal es doch ohne weiteres ersichtlich ist, daß die Bestimmung zum mindesten sehr unklar gefaßt ist.

2. Das Gericht legt den Begriff des „Einfahrens" sehr weit aus und faßt darunter sowohl das „Einbiegen" als auch das „Kreuzen". Auch das ist zweifelhaft und findet weder in der VO. über Kraftfahrzeugverkehr v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91 ff.), die das „Einfahren" überhaupt nicht kennt, noch in der lebendigen Sprache seine Begründung.

Gerade bei dieser unbestimmten Fassung der MünchPolVO. lag aber die Frage nahe, ob sie nicht deswegen *ungültig* war, wie das erk. Ger. früher schon in analogen Fällen festgestellt hat. „Eine PolVO. entbehrt nach der ständ. Rspr. des BayObLG. der Rechtswirksamkeit, wenn sie sich nicht so bestimmt ausdrückt, daß aus ihrem Inhalt selbst ihre Tragweite festgestellt und der gemeinte Tatbestand mit Sicherheit abgegrenzt werden kann" BayObLGSt. 13, 19 u. 92; 27, 108 = RKraftf. 1928, 335; ebenso KG. v. 9. Aug. 1928: RKraftf. 1928, 325. „Die Sicherheit der Rechtsanwendung

Ausdrucksweise unterstellen, die als ausgeschlossen gelten muß. Das Einbiegen in eine Straße, ob nach rechts oder nach links, ist ebenso ein „Einfahren“, wie die geradlinige Einfahrt in diese Straße zum Zwecke des Durchfahrens. Danach ist mit den Worten „Einfahren in Hauptverkehrsstraßen“ auch das „Einbiegen nach rechts in Hauptverkehrsstraßen“ schon getroffen; es wäre nicht zu verstehen, wie der Gesetzgeber dazu hätte kommen sollen, das Einbiegen nach rechts nochmals besonders zu erwähnen, wenn es, wie die Revision meint, mit der Beschränkung auf Hauptverkehrsstraßen zu verstehen wäre. Der Sinn der Anordnung zwingt ebenfalls zu dieser Auffassung. Sie bezweckt hauptsächlich die Sicherung des Fußgängerverkehrs. Es soll verhütet werden, daß Fußgänger, die über die Straße, in die die Einfahrt stattfindet, gehen, dadurch gefährdet werden, daß plötzlich in kurzem Bogen ein Fuhrwerk mit größerer Geschwindigkeit um die Straßenecke herumkommt. Diese Gefahr besteht nicht im gleichen Maße, wenn das Fuhrwerk die Straße in gerader Richtung überquert oder wenn es nach links in weitem Bogen in sie einbiegt, weil in beiden Fällen das Überraschungsmoment wegfällt. Die BerlStraßVerkO., auf die vergleichsweise hingewiesen sei, bringt in § 11, der von der Fahrgeschwindigkeit handelt, klar zum Ausdruck, daß jedes Einbiegen in eine andere Straße langsam erfolgen muß, mit der Bestimmung: „Sämtliche Fahrzeuge müssen in Schrittgeschwindigkeit fahren während des Einbiegens in eine andere Straße, solange die Schutzwege — d. h. die Fußgängerüberwege über die Fahrbahn (§ 1 Nr. 4) — überquert werden.“

Die Meinung der Revision, der § 6 MünchStraßVerkO. stehe mit § 18 VerkVO. in Widerspruch, ist unbegründet. Die Bestimmung ist für den allgemeinen Fuhrwerksverkehr erlassen und gilt nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 VerkVO. auch für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Die allgemeine Regelung der Fahrgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge in § 18 VerkVO. steht Sonderanordnungen nicht entgegen, die in § 30 Abs. 2 VerkVO. ausdrücklich zugelassen sind.

Daß eine Stundengeschwindigkeit von 10—15 km keine Schrittgeschwindigkeit ist, und zwar auch nicht für Kraftfahrzeuge, für die kein besonderer Begriff der Schrittgeschwindigkeit zugelassen werden kann, hat der erk. Sen. schon wiederholt ausgesprochen. Unbeachtlich ist der Einwand des BeschwF., ein Kraftfahrzeug könne mit 5 bis 6 km Stundengeschwindigkeit nur fahren, wenn Zurückschaltung auf den ersten Gang erfolge, und dies könne dem Führer unmöglich bei jedem Einbiegen nach rechts in eine andere Straße zugemutet werden. Zu einer solchen Einschränkung der Geschwindigkeit auf eine ganz kurze Strecke ist zum mindesten nicht bei jedem Kraftwagen ein Umschalten erforderlich, in der Regel genügt Wegnehmen des Gases und Anwendung der Bremse, allenfalls verbunden mit Auskupplung. Sollte aber auch, besonders zum Zwecke der Wiedererhöhung der Geschwindigkeit, nach der Bauart des Wagens Schaltung erforderlich sein, so ist diese Unbequemlichkeit dem Kraftfahrer hier, wo es sich um die Sicherheit des Verkehrs handelt, unbedenklich zuzumuten.

(BayObLG., 1. StrSen., Urt. v. 21. Jan. 1930, RevReg. I 930/29.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Wilmersdoerffer, München.

---

erfordert, daß aus dem Wortlaut des Strafgesetzes zweifelsfrei zu entnehmen ist, welche Pflichten den betreffenden Personen dadurch auferlegt sind“ (vgl. auch KG.: RKraftf. 1926, 106).

3. Daß ein Tempo von 10—15 km per Stunde keine „Schrittgeschwindigkeit“ ist i. S. d. Ges., ist ohne weiteres einleuchtend. OLG. Hamburg bezeichnet als Schrittgeschwindigkeit die Geschwindigkeit eines im Schritt fahrenden Pferdegespannes (RKraftf. 1927, 115), Dresden eine solche von 5—6 km (RKraftf. 1928, 117 und 285/86); das KG. eine Fußgängergeschwindigkeit von 6 km (RKraftf. 1928, 253 = Recht 1928, 168 = GoltdArch. 72, 205) und in einem anderen Urteil — unter ausdrücklicher Ablehnung der Fußgängergeschwindigkeit — die Geschwindigkeit eines Fuhrwerks (RKraftf. 1928, 303).

Im Urt. v. 6. Juli 1928 (RevReg. I 323/28) hat auch das BayObLG. schon früher zur Frage der Schrittgeschwindigkeit Stellung genommen und als solche eine Geschwindigkeit von 5—6 km bezeichnet (RKraftf. 1928, 328). Dieses letztere Urteil ist auch um deswillen interessant, weil es die Bezeichnung „Schrittgeschwindigkeit“ in einer PolVO. als genügend bestimmt ansieht, eine VO., die sie enthält, also nicht etwa mangels Bestimmtheit ungültig sei. Hingegen hatte das BayObLG. im Urt. v. 26. April 1927 (RevReg. I 122/27 — erwähnt im Urt. v. 6. Juli 1928 a. a. O.) eine PolVO. mangels genügender Bestimmtheit für ungültig erklärt, die einem Kraftfahrer in gewissen Fällen ein „Langsamfahren“ vorschreibt.

4. Den Ausführungen über das Verhältnis von § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. zu § 6 Abs. 5 Münch. Best. ist beizupflichten. Das Gericht hätte m. E. allerdings nicht nachzuprüfen brauchen, ob und inwieweit die Münch. Best. für den Kraftfahrzeugverkehr zweckmäßig ist; denn die Frage der Zweckmäßigkeit einer PolVO. ist der richterlichen Nachprüfung entzogen (KG.: RKraftf. 1926, 36 = KGSt. ErgBd. 3, 300; PrOVG.: RKraftf. 1927, 15).

5. Das Vordergericht hat den Angekl. unter Billigung des RevG. aus § 366 Nr. 10 StGB. bestraft. Die Strafnorm hätte das Gericht ebensogut dem § 21 KraftfG. i. Verb. m. § 2 KraftfVerkVO. entnehmen können.

Diese Frage ist insofern von Bedeutung, weil § 366 Nr. 10 StGB. eine Geldstrafe von 60 ℳ und eine Haftstrafe bis zu 14 Tagen vorsieht, während § 21 KraftfG. Geldstrafe bis 150 ℳ und Haft schlechthin (also bis zu 6 Wochen, § 18 StGB.) zuläßt.

RA. Dr. Arndt, Düsseldorf.

Oberlandesgerichte.

Jena. a) Zivilsachen.

1. § 811 ZPO. Pfändungsschutz des Kraftwagens. †)

I.

Der Kraftwagen ist mit Recht gepfändet. Die Erwerbstätigkeit des Schuldners als Tierheilkundiger in der Umgegend von G. ist nicht so umfangreich, daß er auf einen Kraftwagen angewiesen wäre. Nach seiner Aufstellung ist er durchschnittlich einmal täglich auswärts gewesen; das hätte er leicht zu Fuß, mit dem Rade oder mit der Bahn besorgen können. Daß er schwer krank sei und deswegen bei Ausübung seiner Erwerbstätigkeit den Kraftwagen nicht entbehren könne, hat er nicht nachgewiesen.

(OLG. Jena, 3. ZivSen., Beschl. v. 12. Nov. 1928, 3 W 1217/28.)

Mitgeteilt von RA. May, Jena.

II.

Der Schuldner ist nur Händler. Er vertreibt seine Waren, indem er sie persönlich den etwaigen Liebhabern anbietet. Er muß daher selbst die Kundschaft aufsuchen. Das kann er nach dem Arztzeugnis weder zu Fuß besorgen noch mit dem Fahrrad, denn er ist schwer bruchleidend. Wenn er also sein Gewerbe wie bisher ausüben will, ist er auf den Kraftwagen zur eigenen Beförderung und zur Beförderung der Waren angewiesen. Danach ist ihm aber der Kraftwagen zur persönlichen Fortsetzung seiner Erwerbstätigkeit unentbehrlich (§ 811 Nr. 5 ZPO.) und dieser unterliegt mithin nicht der Pfändung.

OLG. Jena, 3. ZivSen., Beschl. v. 29. Okt. 1928, 3 W 1234/28.)

Mitgeteilt von RA. May, Jena.

III.

Der Schuldner leidet an einem Narbenbruch und Verwachsungen zwischen den Baucheingeweiden, an den Folgen einer Operation wegen eitriger Bauchfellentzündung; er kann große Strecken mit dem Rade und auch zu Fuß nicht zurücklegen und braucht daher andere Beförderungsmittel. Sonach ist der kleine Kraftwagen dem Schuldner zur persönlichen Fortsetzung seiner Erwerbstätigkeit als Tierheilkundigen in der Tat unentbehrlich (§ 811 Nr. 5 ZPO.).

(OLG. Jena, 3. ZivSen., Beschl. v. 20. Dez. 1928, 3 W 1234/28.)

Mitgeteilt von RA. May, Jena.

IV.

Mit Recht hält das LG. den Kraftwagen des Schuldners für unpfändbar. Er ist ihm unentbehrlich, um seine Erwerbstätigkeit persönlich fortsetzen zu können (§ 811 Nr. 5 ZPO.).

Schuldner ist nicht fest angestellter, sondern nur Provisionsreisender. Sein Verdienst hängt von den Aufträgen ab, die er von Textilkleingeschäften in kleineren Orten erhält. Er hat keinen festen Kundenstamm, sondern vertritt nur Firmen, die sich neu einführen wollen. Der Kraftwagen ist für den großen Musterkoffer, den er

---

Zu 1. Die zunehmende Motorisierung der menschlichen Arbeit und die dadurch bedingte fortschreitende Zurückdrängung der persönlichen Tätigkeit durch das technische Werkzeug innerhalb des Arbeitsprozesses stellt die Rspr. vor Probleme, deren befriedigende Lösung bisher nicht durchwegs gelungen ist und auf Grund der lex lata kaum befriedigend gelingen kann. Geradezu chaotisch mutet in mancher Hinsicht die Rspr. zu § 811 Ziff. 5 ZPO. an. Die Vereinheitlichung wird dadurch erschwert, daß eine oberstrichterliche Instanz zur Entsch. der zahlreichen einschlägigen Streitfragen fehlt. Dieselbe praktische Frage — z. B. die der Pfändbarkeit der vom Eigentümer selbstgefahrenen Kraftdroschke — wird bald bejahend, bald verneinend entschieden. Nicht einmal im Grundsätzlichen besteht Einigkeit. Als drastisches Beispiel aus der neuesten Rspr. seien erwähnt die Entsch. JW. 1929, 2835 u. 2843. In KG.: JW. 1929, 2835 wird ein Kraftwagen, mit dem der Schuldner Lohnfuhren ausführt, für unpfändbar erklärt. „Die Ansicht, daß § 811 Nr. 5 ZPO. dann nicht anwendbar sei, wenn bei einer Person, die an sich dieser Vorschrift unterstehen würde, die Ausnutzung sachlicher Betriebsmittel die Hauptsache sei und die persönliche Tätigkeit nur eine untergeordnete Rolle spiele, ist nicht zutreffend und findet keine Stütze am Gesetz.“ Dagegen spricht das LG. Altona: JW. 1929, 2843 mit gleicher Bestimmtheit folgendes aus: „Nach ständiger Rspr. kann Schuldner sich auf § 811 Ziff. 5 ZPO. dann nicht berufen,

mitführen muß, besonders eingerichtet. Da er krank ist und größere Anstrengungen nicht ertragen kann, müßte er, um die Geschäfte zu besuchen, Dienstleute oder Mietwagen nehmen. Dadurch wäre aber sein ganzer Verdienst in Frage gestellt. Seine Tätigkeit, wie er sie jetzt ausübt, bringt es mit sich, daß er von zahlreichen Geschäftsleuten keine Aufträge bekommt und unverrichteter Dinge wieder abreisen muß. Selbst bei guter Bahn- oder Kraftwagenverbindung würden dann die Unkosten so groß werden, daß seine Tätigkeit nichts oder erheblich weniger einbrächte und ihm nicht das nötigste Einkommen sicherte. Will er sein Gewerbe wie bisher selbst ausüben, so braucht er den Wagen; er braucht ihn nicht aus Bequemlichkeit. Ein Vergleich mit früheren Zeiten hat auszuscheiden. Der Kraftwagen ist heute kein

---

wenn der Kapitalwert des gepfändeten Gegenstandes so beträchtlich ist, daß die persönliche Tätigkeit des Schuldners hinter der sachlichen Ausnutzung des in dem Gegenstand angelegten Kapitals zurückbleibt, wenn sie also im Verhältnis zur Kapitalsausnutzung eine nebensächliche ist"; das Gericht erklärt demzufolge die Frage der Pfändbarkeit einer vom Eigentümer selbstgefahrenen Kraftdroschke für zweifelhaft, dagegen einen 18-sitzigen Kraftomnibus für pfändbar, weil dessen Betrieb vorwiegend Kapitalsausnutzung sei.

Schließt man sich im Grundsätzlichen dieser letzteren Ansicht an, so entsteht die Frage: Wie ist das Verhältnis der Beteiligung einerseits der persönlichen Tätigkeit, andererseits der Nutzung des gepfändeten Gegenstands am Arbeitsprozeß rechtlich zu bestimmen? Solcher Bestimmung bedarf es, damit Gewähr bestehe, daß gleiche Fälle gleich behandelt werden. Wenn man schon gewisse Arbeitsmaschinen für pfändbar erklärt, weil sie „Kapital" seien, andere für unpfändbar, weil bloße Hilfsmittel der persönlichen Arbeit, so ist man verpflichtet, sich folgendes Problem zu stellen und zu beantworten: Wo auf der Linie zwischen Rikscha des Kuli und Kraftomnibus, zwischen Schubkarren und Lastkraftwagen liegt der Punkt, wo das Transportmittel aufhört, bloßes Hilfsmittel der persönlichen Arbeit zu sein, und anfängt, „Kapital" zu sein? Wenn man die sachlichen und die persönlichen Faktoren des Arbeitsprozesses gegeneinander abzuwägen versucht, so muß man sie beide zunächst auf einen gemeinsamen Nenner bringen.

Es liegt nahe, diesen Nenner im physikalisch-chemischen Bereich zu suchen, etwa durch Vergleichung der hier wie dort bei der Arbeit aufgewendeten Wärmeeinheiten; man könnte hier denken an den in der modernen Naturwissenschaft gebräuchlichen Begriff des „Nutzeffekts", der anwendbar ist, sowohl auf die physische als auch auf die mechanische Arbeitsleistung. Würde es sich bei der hier in Frage stehenden Bedienung der Maschine um rein körperliche Menschenarbeit handeln, so wäre die quantitative Vergleichung praktisch vielleicht durchzuführen. Die Leistung ist aber immer auch eine geistige und zwar wird naturgemäß sehr häufig die geistige Leistung gegenüber der rein körperlichen um so größer sein, die körperliche Bedienungsarbeit um so kleiner, je größer die Kraftleistung der Maschine ist, d. h. je mehr diese dem Menschen die mechanische Arbeit abnimmt. Mit Recht sagt das KG. a. a. O.: „Der Kraftwagenführer hat neben der körperlichen auch eine sehr verantwortungsvolle geistige Tätigkeit auszuüben. Deshalb ist nicht anzuerkennen, daß seine persönliche Tätigkeit hinter der sachlichen Ausnutzung des in dem Kraftwagen angelegten Kapitals völlig zurücktritt." Geistesarbeit aber und motorische Arbeit sind inkommensurabel. Das Maß der verbrauchten Kalorien wächst nicht im gleichen Verhältnis wie die Schwierigkeit der geistigen Arbeit. Der Geist ist nun einmal rein physikalisch nicht zu erfassen.

Ein anderer Versuch, durch Quantifizierung die persönliche Arbeit auf einen Generalnenner mit der motorischen Arbeit zu bringen, bewegt sich im ökonomischen Bereich. Man vergleicht den beiderseitigen Geldaufwand. Die hierzu erforderliche Quantifizierung der persönlichen Arbeitsleistung des Wagenbesitzers gewinnt man durch eine Fiktion. Was würde für den Gehalt eines angestellten Chauffeur aufzuwenden sein? Man kann diesen fiktiven Gehalt (Kosten der persönlichen Arbeit) vergleichen mit dem durch die Maschine verursachten Kapitalsaufwand; Kapitalszins plus Abschreibungsbeträge. Ist der Gehaltsaufwand größer als der Kapitalsaufwand, so ist die Maschine unpfändbar (vgl. hierzu Oertmann: JW. 1929, 2835). Praktisch befriedigt aber auch diese Methode nicht, denn sie verbürgt nur scheinbare Exaktheit und Gerechtigkeit. Scheinexaktheit aber ist gefährlicher als bewußt freie Schätzung nach dem Gefühl. Örtliche und zeitliche Verschiedenheiten — bezüglich Zins und Lohnhöhe, Materialkosten — würden gerade in den Grenzfällen bei gleichgelagerten Tatbeständen verschiedene rechtliche Ergebnisse zeitigen. Auch die Abschreibung ist ein außerordentlich unsicherer Faktor (Verschiedenheit der Abnutzung im Einzelbetrieb; Unsicherheit der Bewertung der wirtschaftlichen Lebensdauer gegenüber der technischen Lebensdauer usw.).

Also weder der wirtschaftliche noch der physikalische Weg führt zu dem Ergebnis exakter Anteilbestimmung. Dieser Mangel beruht aber nicht etwa auf der Unzulänglichkeit der menschlichen Erkenntnismittel, sondern der Versuch solcher Anteilsbestimmung ist in seiner Anlage rechtsgrundsätzlich verfehlt. Nicht als ob es nach der Struktur unseres Rechts überhaupt unzulässig oder unmöglich wäre, den Anteil zweier Faktoren an einem komplexen Tatbestand zu bestimmen. Der Gesetzgeber schreibt solche Anteilbestimmung z. B. vor in § 254 BGB. („vorwiegend"). Die Rspr. sieht sich zu ihr genötigt auf verschiedenen Rechtsgebieten. Die Unterscheidung zwischen Geschmacksmuster- und Kunstwerkschutz geschieht nach dem Kriterium des „ästhetischen Überschusses" („des größeren oder geringeren ästhetischen Gehalts"; vgl. RG. 76, 344). Die Steuerpraxis hat hinsichtlich der Aufwendungen, die sowohl geschäftlichen als privaten Zwecken dienen (z. B. Aufwendungen für beiden Zwecken dienende Wohnhäuser, Kraftwagen, Reisen) zu unterscheiden, welcher der beiden Zwecke überwiegt oder auch eine entsprechende Zerlegung vorzunehmen (vgl. Becker, EinkStG., Anm. 8c zu § 15; Anm. 38 ff. zu §§ 19—21). In all diesen Fällen aber ist die Anteilsbestimmung notwendig, um den Willen des Gesetzgebers, der einfache Tatbestände im Auge hat, an den komplexen Tatbeständen zu verwirklichen. Bei den Tatbeständen des § 811 Ziff. 5 ZPO. aber ist die Komplexität der beiden Elemente — Beteiligung des persönlichen und des sachlichen Arbeitsfaktoren — vom Gesetzgeber schon vorausgesetzt. Denn für unpfändbar erklärt er bei den aus persönlicher Arbeit Erwerb ziehenden Personen die zur persönlichen Fortsetzung der Erwerbstätigkeit unentbehrlichen Gegenstände. Die Ausscheidung ist hier nicht Verwirklichung des Gesetzeswillen, sondern Korrektur des Gesetzes: man empfindet es als ungerecht, daß ein Gläubiger nicht soll Zugriff nehmen dürfen auf eine hochwertige Maschine. Solche Korrektur zu schaffen wäre jedoch Sache des Gesetzgebers. De lege lata sind persönlich von den Eigentümern gefahrene, ihnen als Erwerbsquellen dienende Kraftomnibusse oder Lastkraftwagen ebensosehr zu persönlicher Fortsetzung des Gewerbebetriebs unentbehrliche Gegenstände, wie persönlich gefahrene Droschken oder Schubkarren. Auch hier gilt, „daß der Wegfall des Gegenstands den Betrieb lahm legen würde" (Baumbach zu § 811 Ziff. 5). Freilich: „§ 811 Ziff. 5 schützt nur die persönliche Arbeit, nicht die kapitalistische Arbeitsweise" (Baumbach a. a. O.). Aber es wäre verfehlt, die Grenze zwischen persönlicher Arbeit und kapitalistischer Arbeitsweise rein quantitativ zu bestimmen, etwa nach der Anzahl der P. S. oder nach der Höhe der Anschaffungskosten der betr. Maschine. Der Unterschied ist funktionell zu bestimmen. Das Wesen der kapitalistischen Arbeitsweise liegt darin, daß bei ihr die sachlichen Arbeitsmittel „Kapital" sind, d. h. „Vermögen, das als Geldwert Gegenstand unseres ökonomischen Kalkuls ist, ein sich uns rechnungsmäßig als werbende Geldsumme darstellt" (Menger, Brentano u. a.). Dieser Begriff trifft allenfalls zu bei einem Unternehmen, das sich gewerbsmäßig mit dem Verleih von Kraftwagen, aber auch von Sänften, Karren befaßt, gerade nicht aber auf einen aus Erwerbsgründen seinen Wagen usw. selbst fahrenden Eigentümer, dem der Wagen zur persönlichen Fortsetzung der Erwerbstätigkeit unentbehrlich ist.

2. Das OLG. Jena hat sich in seinen oben abgedruckten Entscheidungen mit erfreulicher Unbefangenheit über diese und noch andere in Literatur und Rspr. aufgeworfenen Zweifelsfragen hinweggesetzt — offenbar in dem Bestreben, dem Gesetzeswillen auch gegenüber neuzeitlichen Tatbeständen Geltung zu verschaffen. „Ein Vergleich mit früheren Zeiten hat auszuscheiden." Auch ein Kraftwagen kann ein zur Fortsetzung der persönlichen Erwerbstätigkeit unentbehrlicher Gegenstand sein. Ist er es, so ist er unpfändbar. Denn gesetzliche Schutzbestimmungen sind ihrer Zweckbestimmung gemäß anzuwenden und keineswegs als vermeintliche „Ausnahmebestimmungen eng auszulegen". Auch der Begriff „unentbehrlich" ist in den obigen Entsch. mit erfreulicher Elastizität gehandhabt. Eine bloße Erleichterung der Erwerbstätigkeit, ein bequemeres Aufsuchen der Kundschaft würde nicht genügen, aber unentbehrlich ist ein Kraftwagen, wenn der Erwerbstätige infolge der Wegpfändung des Wagens hinter den sich gleicher Mittel bedienender Konkurrenten wirtschaftlich so zurückbliebe, daß er konkurrenzunfähig würde, sei es wegen Erhöhung der Spesen, sei es wegen Umsatzverminderung. Darum wäre es wohl nicht angängig, den Kraftwagen eines Agenten, der nur großstädtische Kundschaft besucht, gegen Pfändung zu schützen, da hier öffentliche Verkehrsmittel ausreichend zur Verfügung stehen.

In den hier entschiedenen Fällen ist dem OLG. Jena allerdings seine Stellungnahme i. S. der Unpfändbarkeit dadurch erleichtert worden, daß die Schuldner an körperlichen Gebrechen litten. Ausschlaggebend aber durfte dies höchstens sein bei dem Tierheilkundigen, der nur täglich einmal über Land fährt, nicht aber in den übrigen Fällen.

In allen Fällen ist die Verweisung der Schuldner auf ein Fahrrad als ein mögliches Ersatzmittel grundsätzlich nur dann als zulässig zu erachten, wenn die Schuldner ein Fahrrad überhaupt besitzen. Es wäre ja auch z. B. unzulässig, einen Schuldner, der sein kostbares Mahagonibett mit Eiderdaunendecken als unpfändbar (gemäß § 811 Ziff. 1 ZPO.) beansprucht, auf die Möglichkeit des Schlafens in einer eisernen Bettstelle mit Wolldecken zu verweisen, wenn er solche Gegenstände nicht besitzt (Stein-Jonas, Anm. II 2 zu § 811). De lege lata höchstens wäre zu überlegen, ob

Luxusgegenstand mehr, sondern in vielen Fällen, so auch hier, ein zum Fortsetzen der Berufstätigkeit notwendiger Gegenstand, der für kürzere Strecken die Reisekosten verringert und Zeit- und Kraftaufwand erspart.

(OLG. Jena, 3. ZivSen., Beschl. v. 11. März 1929, 3 W 284/29.)

Mitgeteilt von RA. May, Jena.

Berlin. **b) Strafsachen.**

2. §§ 18 Abs. 2, 3, 24 KraftfVerkVO.; § 230 StGB. **Der Kraftwagenführer, dem das Vorfahrtsrecht zusteht, ist bloß wegen der Einmündung einer Seitenstraße noch nicht zur Herabminderung seiner Fahrgeschwindigkeit verpflichtet.†)**

Die StrK. erblickt das Verschulden des Angekl. vornehmlich darin, daß er die Straßenkreuzung, auf der sich der zur Verletzung des Zeugen führende Zusammenstoß ereignete, zu schnell befahren hat, obwohl er mit der Möglichkeit hätte rechnen müssen, daß ein aus der Seitenstraße kommender Wagen die von ihm befahrene Straße kreuzen würde und hierbei ein Unfall der geschehenen Art eintreten könnte. Diese Feststellung reicht zur Verurteilung aus § 230 StGB. nicht aus. Das angef. Urteil läßt eine Feststellung nach der Richtung vermissen, weshalb der Angekl. zu schnell gefahren sei. Um zur Annahme einer unzulässigen Geschwindigkeit zu kommen, hätte die StrK. feststellen müssen, daß der Angekl. entweder die nach § 18 III KraftfVerkVO. zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hatte, oder daß er aus einem der in § 18 II gen. Gründe zur Herabsetzung seiner Fahrgeschwindigkeit verpflichtet war. Der Umstand allein, daß eine Seitenstraße einmündete, konnte die Verpflichtung des Angekl. zur Herabminderung seiner Geschwindigkeit nicht begründen, wenn ihm das Vorfahrtsrecht nach § 24 KraftfVerkVO. zustand.

(KG., 2. StrSen., Urt. v. 5. Okt. 1929, 2 S 485/29.)

Mitgeteilt von KGR. Körner, Charlottenburg.

*

3. § 366 Ziff. 10 StGB.; § 10 Abs. 1 Berl. StraßO. **Pflicht des Kraftdroschkenführers zur Nüchternheit.[1] †)**

Es ist der Rev. zuzugeben, daß der festgestellte Sachverhalt die Bestrafung des Angekl. wegen Übertretung der Berl. DroschkenO. v. 22. Juni 1927 nicht rechtfertigt. § 9 Abs. 3 DroschkenO. verlangt, daß der Kraftdroschkenführer nüchtern sei im Fahrdienst, d. h. solange sich die Kraftdroschke, um Fahrten anzunehmen, auf der Straße befindet. Diese Vorschrift gilt aber nicht schlechthin gegen jeden, der überhaupt Kraftwagenführer ist, sondern nur für denjenigen, der sich mit seiner Droschke im Fahrdienst befindet. Ein Kraftdroschkenführer, der ausnahmsweise einen nicht zum öffentlichen Gebrauch gegen Entgelt bereit gehaltenen Wagen führt, untersteht während der Führung dieses Wagens nicht den Vorschriften der DroschkenO. Dasselbe muß auch für den Fall gelten, daß ein Kraftdroschkenführer sich ohne behördliche Genehmigung mit der Führung einer Kraftdroschke befaßt, zu deren Führung nicht er, sondern ein Dritter befugt ist.

Der Angekl. hat im angetrunkenen Zustande eine Kraftdroschke geführt, deren Führung einem anderen Kraftdroschkenführer oblag und zu der er nicht berechtigt war. Auf diese Tat findet aber die DroschkenO. keine Anwendung, da sich der Angekl. nicht im Fahrdienst befunden hat, als er die Kraftdroschke eines anderen steuerte. Seine Tat ist aber gleichwohl nicht straflos. Nach § 10 Abs. 1 Satz 2 Berl. StraßO. v. 13. Jan. 1929 muß der Führer eines Fahrzeugs nüchtern sein. Diesem Gebot hat der Angekl. zuwidergehandelt. Wenn sich der Vorderrichter auch nicht über den inneren Tatbestand ausgelassen hat, so besteht doch kein Anhalt für die Annahme, daß der Vorderrichter die Erfordernisse des inneren Tatbestandes verkannt habe.

(KG., 3. StrSen., Urt. v. 21. Nov. 1929, 3 S 636/29.)

*

Dresden.

4. §§ 29, 53, 55 Ziff. 2 MilStGB. **Wer als Kraftfahrzeugführer der Reichswehr bei Ausführung einer anbefohlenen Fahrt eine fahrlässige Körperverletzung i. S. von § 230 Abs. 2 StGB. begeht, hat deshalb noch nicht auch eine „militärische Dienstpflicht“ verletzt. †)**

Die StrK. hat die Anwendbarkeit der §§ 29, 55 Ziff. 2, 53 MilStGB. bejaht, weil der BeschwF. durch Fahrlässigkeit während

---

dem Gläubiger nicht das Recht gegeben werden sollte, zur Beseitigung der Unpfändbarkeit eines hochwertigen Gegenstandes dem Schuldner ein technisch gleichwertiges, aber billigeres Ersatzmittel anzubieten.

Noch eine andere beliebte Einschränkung des Pfändungsschutzes hat OLG. Jena nicht mitgemacht: die Nichtanwendung des Schutzes auf Minderkaufleute (Nachw. bei Sydow-Busch, Bem. 7 zu § 811). Z. B. hat OLG. Breslau (OLG. 26, 396) Pferde und Wagen mittels denen ein Milchhändler seine Ware persönlich an seine Kunden vertreibt, für pfändbar erklärt; zwar sei seine Arbeit persönliche Leistung, aber er ziehe nicht aus Einzelleistungen seinen Erwerb, sondern aus der Gesamtheit der Geschäfte, aus seinem Handelsgewerbe; es trete bei diesem auch die Leistung hinter den Warenumsatz, für den die Beförderung mittels Pferd und Wagen nur zweckdienliches Mittel sei, zurück; die Anwendung der Schutzbestimmungen auf Minderkaufleute, die ohne Verarbeitung ihre Waren vertreiben, erscheine daher unzulässig. Die oben abgedr. Entsch. dagegen stehen anscheinend — allerdings ohne auf das Problem ausdrücklich einzugehen —, grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß auch die Hilfsmittel eines Händlers Pfändungsschutz genießen können. Ebenso KG.: JW. 1930, 653[12].

3. Nicht ausgeschlossen ist übrigens, daß ein Kraftwagen als ein wegen körperlicher Gebrechen notwendiger Gegenstand i. S. des § 811 Ziff. 12 Pfändungsschutz genießt. So hat das LG. München II FerZivK. in einem Beschl. v. 19. Aug. 1926 BeschwReg. 193/26 I zugunsten eines an beiden Füßen gelähmten Schuldners einen für ihn eigens umgebauten auf 8000 RM gewerteten Viersitzer-Opelwagen für unpfändbar erklärt.

RA. Dr. Sigbert Feuchtwanger, München.

Zu 2. Die Entsch. ist zu begrüßen. Die frühere Fassung der KraftfVerkVO., die bei Straßenkreuzungen ohne weiteres ein Langsamfahren verlangte, ist durch die Änderung v. 15. März 1928 elastischer gestaltet. Das Kriterium ist nunmehr die Behinderung des Überblicks (§ 18 Abs. 2). Wenn man jetzt aber allein deswegen, weil eine mit Häusern bestandene Straßenkreuzung vorliegt, den Überblick als behindert ansehen würde, so wäre damit der Rechtszustand nach der alten VO. zur Hintertüre hereingelassen. Deswegen haben bereits OLG. Celle v. 24. Juni 1927: RKraftf. 29, 73; OLG. Breslau v. 26. Juli 1928: RKraftf. 29, 73; OLG. Hamburg v. 6. Febr. 1928: RKraftf. 29, 75; OLG. Dresden v. 17. Juli 1928: RKraftf. 29, 74 betont, daß eine Straßenkreuzung nicht an sich die Fahrbahn unübersichtlich macht und deswegen zum Langsamfahren verpflichtet, sondern daß nach den Umständen des Einzelfalles zu entscheiden ist, ob eine Kreuzung den Überblick behindert. Wenn das KG. denselben Gesichtspunkt zum Ausdruck bringt, so entspricht dies der Fassung der VO. und den Bedürfnissen des Verkehrs.

RA. Dr. K. Volkmann, Düsseldorf.

Zu 3. Die Entscheidung ist sehr zu begrüßen.

Betrunkene oder auch nur nicht ganz nüchterne Kraftwagenführer müssen von der Straße ferngehalten werden. Sollte wirklich einmal jemand unverschuldet mehr Alkohol zu sich genommen haben, als er gewöhnlich vertragen kann, so darf er sich nicht an das Steuer setzen. Das mag zu Härten führen, muß aber von den Beteiligten in Kauf genommen werden, denn die Sicherheit des Verkehrs ist allererstes Erfordernis.

Droschkenführer werden erfahrungsgemäß leichter und schneller abgestumpft gegen die Gefahren des Kraftwagenbetriebes als andere Fahrer; auch öffentliche Belange spielen eine Rolle; deshalb ist es verständlich, daß man von Droschkenführern unter allen Umständen völlige Nüchternheit verlangt, solange sie im Dienste sind. Mit Recht wird aber eine Bestrafung nach der DroschkenO. abgelehnt, solange der Führer nicht im Dienste ist.

Als einen Segen muß man es deshalb auch bezeichnen, daß nach der Berl. StraßO. v. 13. Jan. 1929 ganz allgemein der Führer eines jeden Fahrzeuges nüchtern sein muß.

Auch nach § 18 VerkO. für das Hamb. Staatsgebiet v. 23. Mai 1929 darf der Führer während der Fahrt nicht betrunken sein.

Eine ähnliche Bestimmung ist auch in § 5 des vor längerer Zeit veröffentlichten Musters für Verkehrsordnungen enthalten.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

[1]) Vgl. BayObLG. v. 10. Dez. 1929, RevReg. Nr. 838/29 oben S. 2877 Nr. 3.

Zu 4. Die Frage, wann durch eine strafbare Handlung zugleich eine militärische Dienstpflicht i. S. des § 29 MilStGB. verletzt ist, bedarf noch in erheblichem Maße weiterer Klärung. Unzweifelhaft ergibt sich aus dem im § 29 MilStGB. vorausgesetzten Tatbestand, daß die Handlung nicht gerade nur, wenn sie von einem Soldaten begangen ist, strafbar zu sein braucht, sondern daß vielmehr an Fälle gedacht ist, in denen das beobachtete Verhalten gegen die für jeden Staatsbürger geltende Pflichtenordnung verstoßen würde. Sicher ist ferner, daß die militärische Dienstpflicht nicht notwendig in den „Berufspflichten des deutschen Soldaten“ oder in einem anderen amtlichen Erlaß oder Reglement normiert sein muß, sondern daß es genügt, wenn die strafbare Handlung mit den allgemeinen selbstverständlichen Anforderungen des militärischen Dienstes unvereinbar ist (vgl. Rittau, MilStGB. S. 41; Fuhse, MilStGB. S. 22). § 29 MilStGB. will — die Entstehungsgeschichte beweist es (vgl. RGSt. 57, 411) — jeden Fall treffen, in dem die nach dem allgemeinen Strafgesetz strafbare Handhabung des Soldaten zugleich eine militärische Dienstpflicht verletzte. Das dadurch erzielte Ergebnis, daß in allen Fällen wahlweiser Androhung von Geld- und Freiheitsstrafe nur auf die letztere erkannt werden kann, wäre aber sehr

der Ausübung seines Dienstes unter Außerachtlassung derjenigen Aufmerksamkeit, zu der er vermöge seines Berufs — als Reichswehrsoldat — besonders verpflichtet gewesen sei, die Körperverletzung anderer verursacht und weil es im Rahmen seiner militärischen Dienstpflicht gelegen habe, bei der hier in Betracht kommenden Fahrt als Kraftwagenführer die dafür geltenden Bestimmungen zu beachten, durch die von ihm begangenen strafbaren Zuwiderhandlungen gegen §§ 230 Abs. 2 StGB. mithin zugleich eine militärische Dienstpflicht verletzt worden sei. Damit gibt die StrK. dem § 29 MilStGB. eine zu weite Auslegung. Wennschon eine militärische Dienstpflicht i. S. dieser gesetzlichen Bestimmung nicht nur da besteht, wo das ihr entsprechende Verhalten ausschließlich Soldaten, aber niemandem sonst pflichtmäßig obliegt, das gleiche Benehmen vielmehr auch von den Angehörigen anderer Berufskreise, ja von jedem Staatsbürger als Pflicht zu verlangen sein kann, so ist doch zum mindesten erforderlich, daß sich aus dem Wesen des militärischen Dienstes Grundsätze ergeben, die das in Frage kommende Verhalten ohne Rücksicht auf die Beurteilung, die es sonst verdienen mag, jedenfalls oder gerade bei einem Soldaten um dieses seines Standes willen als unzulässig und pflichtwidrig erscheinen lassen (vgl. DJZ. 1929, 1477). Solche Grundsätze ergeben sich aber aus dem Wesen des militärischen Dienstes nicht. Die Beobachtung der für den Kraftfahrzeugverkehr geltenden Vorschriften der KraftVerkVO. ist Pflicht jedes Kraftfahrzeugführers, ohne Unterschied ob er Reichswehrsoldat ist oder nicht. Aus dem Wesen des militärischen Dienstes läßt sich nichts dafür herleiten, daß das dem BeschwF. zur Last fallende fahrlässige Verhalten gerade um deswillen, weil er Reichswehrsoldat ist, und weil er sich die strafbaren Handlungen während der Ausübung des Dienstes hat zu schulden kommen lassen, unzulässig und pflichtwidrig ist.

(OLG. Dresden, Urt. v. 26. Nov. 1929, 2 O St 241/29.)

Mitgeteilt von OStA. Dr. Alfred Weber, Dresden.

---

unbefriedigend. Um es zu vermeiden, versuchen RG.: DJZ. 1929, 1477 sowie das vorl. Urt. den Begriff der militärischen Dienstpflicht einengend zu interpretieren. Eine militärische Dienstpflicht soll nur dann verletzt sein, wenn sich „aus dem Wesen des militärischen Dienstes Grundsätze ergeben, die das in Frage kommende Verhalten ohne Rücksicht auf die Beurteilung, die es sonst verdienen mag, jedenfalls oder gerade bei einem Soldaten um dieses seines Standes willen als unzulässig und pflichtwidrig erscheinen lassen". Man kann aber den Inhalt dessen, was die militärische Dienstpflicht gebietet, unmöglich daraus entnehmen, ob die gegenteilige Verhaltensweise „gerade bei einem Soldaten um dieses seines Standes willen" (d. h. doch: um seiner militärischen Dienstpflicht willen) als pflichtwidrig erscheint. So kann es nicht Wunder nehmen, daß der in Frage stehende Satz völlig inhaltlos ist. Richtig wäre etwa folgendes zu sagen: Allerdings verfolgt § 29 MilStGB., wie Wortlaut und Entstehungsgeschichte lehren, den Zweck, in jedem Fall der Verletzung einer militärischen Dienstpflicht die Verhängung von Geldstrafe auszuschließen, wenn die Strafbestimmung neben der Geldstrafe wahlweise auch eine Freiheitsstrafe vorsieht. Vom Standpunkt des idealen, modernen kriminalpolitischen Anschauungen huldigenden Gesetzgebers aus ist jedoch die Bestimmung nur zu rechtfertigen, wenn man ihre Anwendung von weiteren, aus ihrem Wortlaut allein nicht ersichtlichen Erfordernissen abhängig macht. Zweifellos beruht § 29 MilStGB. nicht auf der Vorstellung, daß der Soldat in concreto durch die militärische Dienstpflicht zu einem besonders einwandfreien untadelhaften Verhalten und zur Beobachtung eines besonders hohen Maßes von Sorgfalt hätte veranlaßt werden sollen, denn dieser Gedanke hätte nicht in der Ausschließung der milderen Strafart, sondern in der Minderung der Verschuldenserfordernisse oder gar in der Abänderung der Straftatbestände seinen gesetzlichen Niederschlag finden müssen. Es kann für die Anwendung des § 29 MilStGB. auch nicht ausreichen, daß der Soldat zur Unterlassung der von ihm begangenen Handlung aus doppeltem Rechtsgrunde, nämlich einmal auf Grund der allgemeinen staatsbürgerlichen Pflichten und zweitens auf Grund der militärischen Dienstpflicht verpflichtet war, denn eine strafbare Handlung erscheint nicht schon deshalb im besonderen Maße strafwürdig, weil sie gleichzeitig gegen zwei Verhaltensnormen verstieß. Gerechtfertigt ist die Anwendung des § 29 MilStGB. vielmehr nur dann, wenn die militärische Dienstpflicht den Vorrang vor der allgemeinen Staatsbürgerpflicht hatte, wenn sie für den Soldaten ein besonders zwingendes Motiv, sich richtig zu verhalten, abgeben mußte. Nur unter dieser Voraussetzung begründet die Verletzung einer militärischen Dienstpflicht die Anwendung des § 29 MilStGB. Wenn danach ein Soldat einen Polizeibeamten, der ihn zwecks Feststellung seiner Personalien zur Polizeiwache führen will, zu Boden wirft und ihn so an der rechtmäßigen Ausübung seines Amtes hindert — Fall RG.: DJZ. 1929, 1477 —, so ist die Strafe dem § 113 StGB. i. Verb. m. § 29 MilStGB. zu entnehmen, weil der Soldat, der selbst Organ der staatlichen Macht ist, im besonderen Maße gehalten ist, die obrigkeitlichen Anordnungen zu respektieren und weil deshalb seine Unbotmäßigkeit besonders schwerer Ahndung bedarf. Wenn dagegen der Soldat, wie im vorl. Fall als Kraftfahrzeugführer der Reichswehr eine dienstliche Fahrt unternimmt, so gebietet ihm zwar auch die Dienstpflicht, die allgemein geltenden Fahrvorschriften während der Dienstausübung zu beachten; läßt er aber die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt außer acht, so ist der ihn treffende Schuldvorwurf nicht schwerer als bei jedem anderen Kraftfahrer, sein Vergehen erscheint nicht etwa deshalb strafwürdiger, weil es gleichzeitig eine militärische Dienstpflicht verletzt hat, denn die Beobachtung der nötigen Vorsicht sowie der verkehrspolizeilichen Vorschriften bildet für alle Kraftfahrer ein gleiches unbedingtes Gebot, demgegenüber die militärische Dienstpflicht eher als minder bedeutungsvoll erscheint. Die Anwendung des § 29 MilStGB. ist also vom OLG. Dresden in concreto mit Recht verneint worden.

RA. Dr. Max Alsberg, Berlin.

*

Jena.

5. Verstoß gegen die Vorschriften des Überholens, wenn dabei der voranfahrende Wagen beschädigt wird. †)

Auch wenn man mit der Revision davon ausgeht, daß ein Überholen der angefahrenen Droschke noch nicht stattgefunden habe, hat sich der Angekl. einer Übertretung nach § 23 KraftVerkVO.

Zu 5. Das OLG. Jena spricht in diesem Urteil den Satz aus, daß auch derjenige gegen die Vorschriften des Linksüberholens verstößt, der während des Überholens den Vordermann anfährt. Es stützt sich dabei auf den neueingeschobenen Abs. III des § 23 KraftVerkVO., der bestimmt, daß nach dem Überholen der Führer sich erst wieder nach rechts wenden darf, wenn der überholte Wegebenützer dadurch nicht gefährdet wird. Dasselbe muß — so schließt das OLG. — auch für das Anfahren während des Überholens, insbes. das „Schneiden" während des Überholens gelten. Der Standpunkt der Revision, daß ein Überholen der angefahrenen Droschke noch nicht stattgefunden hat, ist zwar richtig, aber unbeachtlich. Schon der Begriff des Überholens selbst sowie ein Überblick über die Entwicklung der einschlägigen Bestimmungen in Gesetzgebung und Rechtsprechung zeigen die Unhaltbarkeit des Standpunktes der Revision.

Bereits in § 21 Bl. III BundRVO. v. 3. Febr. 1910 ist die Bestimmung enthalten, daß das „Vorbeifahren" an eingeholten Kraftfahrzeugen usw. links zu erfolgen hat. Das KG. hat in seinem Urt. v. 2. Febr. 1914 hierzu ausgesprochen, daß durch diese Bestimmung gerade ein Anfahren verhütet werden soll. Zutreffend führt es aus, daß das Kraftfahrzeug soweit nach links ausweichen müsse, daß es an dem eingeholten Fuhrwerk vorbeifährt, dieses aber nicht anfährt.

Auch das BayObLG. hat in seinem Urt. v. 17. Febr. 1925 (JurRdsch. 1925 Nr. 657) ausgesprochen, daß, solange die Vorbeifahrt nicht vollständig beendigt ist, d. h. das überholende Fahrzeug sich noch neben dem zu Überholenden befindet, das überholende Fahrzeug sich links von dem anderen halten muß, und zwar in einer Entfernung, daß dieses nicht gefährdet wird. Weiter spricht das BayObLG. in diesem Urt. aus, daß ein Verstoß gegen die Bestimmung des Linksüberholens auch dann vorliegt, wenn der Führer des überholenden Fahrzeuges, bevor das Vorbeifahren beendet ist, wieder in die rechte Seite der Straße einbiegt.

Die VO. über den Kraftfahrzeugverkehr v. 5. Dez. 1925 (neu gefaßt durch die Bekanntmachung v. 16. März 1928) spricht zwar in ihrem § 21 b (jetzt § 35) nicht mehr vom Vorbeifahren, sondern nur noch vom Überholen. Der Begriff Vorbeifahren im weiteren Sinne schließt aber auch den Begriff des Überholens ein. Vom Vorbeifahren spricht man nicht nur, wenn an einem längere Zeit anhaltenden Kraftwagen vorbeigefahren wird, sondern auch, wenn an einem in Fahrt befindlichen Fahrzeug vorbeigefahren wird. Der Begriff Überholen ist also der engere; er bezieht sich nur auf ein Fahrzeug, das sich fortbewegt.

Dieser Unterschied wird allerdings von der VO. selbst nicht genau eingehalten; denn sie gebraucht in Abs. 2 des § 23 auch gegenüber den an einer Haltestelle haltenden Schienenfahrzeugen den Ausdruck Überholen. Diese Fahrzeuge können jedoch nur eingeholt, nicht aber überholt werden.

Es ist nun zwar richtig, daß in der neuen Bestimmung des § 23 Abs. 1 bei dem Worte Überholen nicht ausdrücklich davon die Rede ist, daß das Überholen auch in einem genügenden seitlichen Abstand von dem überholten anderen Wegebenutzer geschehen muß im Gegensatz zu § 23 Abs. 2 KraftVerkVO. Aber schon oben wurde hervorgehoben, daß dieser Begriff als der engere in dem des Vorbeifahrens mitenthalten ist; er kann daher auch nicht anders als dieser ausgelegt werden. Im übrigen ist das Erfordernis des Einhaltens eines genügenden Abstandes von dem Wegebenutzer auch selbstverständlich. Eine andere Auslegung wäre vielleicht dem Buchstaben des Gesetzes nach möglich, würde aber dem Sinne des Gesetzes widersprechen, der in erster Linie den Schutz und die Sicherheit des zu überholenden Fahrzeuges bezweckt. Die Vorschrift kann also nur so ausgelegt werden, daß eine Gefährdung des zu überholenden Fahrzeuges ausgeschlossen wird.

Das sog. Schneiden eines Fahrzeuges findet während des Überholens statt, ehe also das Überholen beendigt ist. Die Beendigung

schuldig gemacht. Diese bestimmt, daß der einholende Wagen links überholen müsse. Der später eingefügte Abs. 3 des § 23 stellt klar, daß dieses Überholen auch dann nicht ordnungsgemäß ist, wenn der Überholende so zeitig wieder einlenkt, daß der Hintermann gefährdet wird. Daraus ergibt sich aber, daß, wenn der Überholende noch während des Überholens den Vordermann anfährt, er seiner Pflicht, links zu überholen, nicht genügt und, Verschulden vorausgesetzt, sich strafbar macht. Das ist hier festgestellt.

(OLG. Jena, Urt. v. 1. Febr. 1929, S 285/28.)

Mitgeteilt von OLGR. **Zeunert**, Jena.

*

6. § 11 KraftfVerkVO. **Wenn die Beleuchtungsvorrichtungen nicht in vorgeschriebenem Zustand sind, ist nicht ohne weiteres der Tatbestand einer strafbaren Handlung erfüllt. Es kommt vielmehr auf die Tageszeit und die Beleuchtungsverhältnisse an.** †)

Der Angekl. ist wegen Übertretung des § 11 Abs. 1 KraftfVerkVO. bestraft worden, weil an dem von ihm geführten Kraftwagen beim Abstellen der Beleuchtung des hinteren Kennzeichens nicht gleichzeitig sämtliche Laternen erloschen, sondern der Sucher allein weiterbrannte.

Das AG. berücksichtigt nicht, zu welcher Tageszeit der Angekl. mit vorschriftswidriger Beleuchtungsanlage gefahren ist. Nach dem Inhalt der polizeilichen Strafverfügung ist die Feststellung des ordnungswidrigen Zustandes der Beleuchtungsanlage um die Mittagszeit getroffen worden. Die Tageszeit ist aber für die Strafbarkeit des Angekl. von wesentlicher Bedeutung. Denn § 4 Nr. 5 der VO. bestimmt, daß das Fahrzeug „nach eingetretener Dunkelheit und bei starkem Nebel" mit Laternen versehen sein muß. Auch für Fuhrwerke und Fahrräder ist in den übrigen VerkO. nur vorgeschrieben, daß sie „während der Dunkelheit und bei starkem Nebel" beleuchtet sein müssen (so z. B. §§ 5 und 22 Thür. Verk.- und WegeO. v. 15. Dez. 1928). Daraus folgt, daß das Kraftfahrzeug ebenso wie die anderen Verkehrsmittel bei Tage (außer bei starkem Nebel) überhaupt keine Beleuchtungsvorrichtung zu haben brauchen. Eine vorhandene Beleuchtungsanlage braucht deshalb auch am Tage nicht in Ordnung zu sein. Der Führer wird erst strafbar, wenn er das Fahrzeug nach eingetretener Dunkelheit oder bei starkem Nebel ohne vorschriftsmäßige Beleuchtung benutzt.

Anders liegt dagegen der Fall, daß das Fahrzeug mit einer Beleuchtungsanlage versehen ist, die mit Absicht so angelegt ist, daß beim Abstellen der Beleuchtung des hinteren Kennzeichens vom Sitz des Führers oder vom Inneren des Wagens aus nicht gleichzeitig sämtliche Laternen erlöschen. Mit einer solchen Beleuchtungsanlage, die dazu bestimmt ist, den Mißbrauch, den die Vorschrift des § 11 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerkVO. letzter Halbsatz verhindern will, zu ermöglichen, darf das Fahrzeug nach dem Sinn dieser Vorschrift überhaupt nicht, also auch am Tage nicht, versehen sein. Dieser Fall liegt indessen nicht vor, wenn der vom AG. festgestellte Zustand der Beleuchtungsanlage nicht auf einer ihrer Bestimmung nach von vornherein vorschriftswidrigen Einrichtung beruht, sondern nur darauf zurückzuführen ist, daß die vorschriftsmäßig angelegte Beleuchtungseinrichtung schadhaft geworden war.

(OLG. Jena, Urt. v. 3. Mai 1929, S 64/29.) [Zeu.]

*

7. §§ 28, 30 KraftfVerkVO.; § 39 ThürVerkuWegeO. **Über das Parken der Kraftfahrzeuge.** †)

Im Juli 1929 war in M. Schützenfest. Wegen des starken Verkehrs hatte die Polizei in der L. Straße, die als einzige Autostraße am Schützenhaus vorbeiführt, Parkverbotstafeln (Parken verboten!) angebracht. Von wem das Verbot ausging, ersah man aus ihnen nicht. Unmittelbar hinter der Brücke an der L. Straße war ein Parkplatz eingerichtet, kenntlich durch ein über der Straße angebrachtes, weithin sichtbares Schild. Der Angekl. ist mit seinem Personenkraftwagen an den Verbotstafeln vorbeigefahren, hat seinen Wagen nicht auf dem Parkplatz, sondern auf dem kleinen Platz zwischen dem Seiteneingang des Schützenhauses und der Straße aufgestellt und ihn dort kurze Zeit stehen lassen. Die Verbotstafeln und das Schild mit dem Hinweis auf den Parkplatz hatte er vorher gesehen.

In diesem Verhalten des Angekl. sieht das AG. einen Verstoß gegen § 39 Abs. 1 ThürVerkuWegeO. v. 15. Dez. 1928 (ThürGS. 1928, 282). Der lautet: „Parkplätze werden durch runde Schilder gekennzeichnet, die auf weißem Grunde mit roter Umrandung ein schwarzes P tragen. Parkplätze dienen zum Halten und Warten von Fahrzeugen..." Das AG. entnimmt dieser Vorschrift einen Benutzungszwang für Parkplätze. Es hat den Angekl. bestraft, weil er außerhalb des besonders bezeichneten Parkplatzes geparkt habe.

Hiergegen bringt die Rev. vor, das Aufstellen von Kraftfahrzeugen, das sog. „Parken" sei reichsrechtlich geregelt durch § 28 der VO. über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 16. März 1928 (RGBl. 1928, I, 98). Daneben sei für besondere landesrechtliche VO. kein Raum. § 39 WegeO. sei für Kraftfahrzeuge überhaupt nicht anwendbar.

Die Rev. ist begründet. Das AG. hat den Sinn des § 39 WegeO. verkannt. Diese Vorschrift (wenigstens Satz 1 und 2, die hier in Frage kommen) enthält kein selbständiges Gebot an den

---

des Überholens ist erst in dem Augenblick erfolgt, indem die hintersten Teile des überholenden Kraftfahrzeuges sich von der Höhe der vordersten Teile des zu überholenden Kraftwagens entfernt hat. Hat sich aber das überholende Kraftfahrzeug vom Beginn des Überholens an in einem entsprechenden seitlichen Abstand von dem zu überholenden Fahrzeug gehalten, so kann ein Schneiden nicht stattfinden. Bei dem durch das „Schneiden" hervorgerufenen Anfahren liegt also eine Verletzung des Linksüberholens nach § 23 Abs. 1 KraftfVerkVO. vor.

Das OLG. Jena hat bereits in seinem Urt. v. 16. Aug. 1928 zu der gleichen Frage Stellung genommen. Richtig hat es in dieser Entscheidung darauf hingewiesen, daß ein Führer, der während des Überholens das andere Fahrzeug anfährt, auch die in § 17 I KraftfVerkVO. festgesetzte besondere Sorgfaltspflicht des Führers in der Leitung und Bedienung seines Fahrzeuges verletzt.

RA. Dr. S. **Wille**, München.

Zu 6. Die Entsch. halte ich nicht für richtig. § 11 Abs. 1 Satz 2 KraftfVerkVO. fordert stets einen bestimmten Zustand der Beleuchtungsvorrichtungen des im Verkehr befindlichen Fahrzeugs. Das Urteil gibt selbst zu, daß die Anlage im vorliegenden Falle objektiv nicht genügte, indem an dem vom Angeschuldigten geführten Kraftfahrzeug das Ausschalten der Beleuchtung des Kennzeichens nicht das Verlöschen sämtlicher anderer Laternen zur Folge hätte. Eine derart schadhafte Vorrichtung widerspricht dem § 11 Abs. 1 Satz 2 a. a. O., gleichviel, ob damit die Absicht des Führers verbunden ist, das Kennzeichen des Kraftfahrzeugs nachts unerkennbar zu machen. Der Wortlaut der VO. läßt die Annahme des Erfordernisses einer solchen Absicht nicht zu. Polizeivorschriften müssen sich sehr oft damit begnügen, in erster Linie auf einen objektiv erkennbaren Zustand abzustellen, und darauf verzichten, die Absicht oder den Vorsatz einer Störung der öffentlichen Ordnung zur Voraussetzung der Strafbarkeit des Täters zu machen.

Damit hängt es auch zusammen, daß es nach der VO. für die Strafbarkeit nicht auf die Tageszeit oder das Wetter ankommt, bei denen die Beleuchtungsvorrichtungen nicht im vorgeschriebenen Zustand sind. Gewiß kommt eine Beleuchtung des hinteren Kennzeichens wie des Fahrzeugs selbst nur bei Dunkelheit oder starkem Nebel in Betracht, ja das Fahrzeug braucht bei Tage und klarem Wetter gar keine Beleuchtungsvorrichtung zu haben; aber im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung muß gefordert werden, daß die einmal vorhandenen Beleuchtungsvorrichtungen, solange das Kraftfahrzeug im Verkehr ist, stets im vorgeschriebenen Zustand sich befinden; nur auf diese Weise ist eine polizeiliche Kontrolle überhaupt möglich und der Führer vor der Versuchung sicher, die *fehlerhaften* Beobachtungsvorrichtungen auch bei Nacht oder Nebel zu benutzen und gegebenenfalls zu mißbrauchen. Es folgt also aus dem Sinn der VO. nicht, daß die Beleuchtungsanlage bei Tage vorschriftswidrig sein dürfte. Die Heranziehung des § 4 Abs. 1 Nr. 5 KraftfVerkVO. im Urteil paßt nicht; denn die Erwähnung dieser Bestimmung in § 11 Abs. 1 Satz 2 soll nur die Laternen, um die es sich handelt, näher bezeichnen, sie sagt aber nichts darüber aus, daß der in § 11 vorgeschriebene Zustand der Beleuchtungsvorrichtungen nur dann gefordert wird, wenn die Laternen gerade brennen.

Prof. Dr. H. **Peters**, Berlin.

Zu 7. Über die örtliche Bedeutung der ThürWegeO. hinaus beansprucht die Entsch. in zweifacher Hinsicht Interesse. Das gilt einmal bezüglich des § 39 Abs. 1 ThürWegeO. Ähnliche Gesetze sind ja in den verschiedenen Ländern erlassen. Das RevG. hat zutreffend festgelegt, daß derartige Bestimmungen über den Parkplatz rein deklaratorischer Natur sind, daß sie also nicht das Gebot aussprechen, nur an der bezeichneten Stelle dürfe geparkt werden. Es trifft unbedingt zu, daß eine andere Auslegung den für örtliche Anordnungen gesteckten Rahmen des § 30 KraftfVerkVO. sprengen müßte.

Der weitere Teil der Entsch. bezieht sich auf § 39 Abs. 2 a. a. O., dessen hier interessierende Sätze lauten: „Das Parken ist ferner auf den Teilen öffentlicher Wege verboten, die besonders gekennzeichnet sind. Die Kennzeichnung geschieht durch Schilder an beiden Enden der verbotenen Straße." Abgesehen davon, daß in unserm Falle der Kraftwagen nicht zwischen den beiden Schildern auf der L. Straße geparkt hatte, sondern auf einem nicht verbotenen Nebenplatz, ist das Verlangen des RevG. begrüßenswert, die Ordnungsmäßigkeit der fraglichen PolVO. sei zu prüfen. Die örtlichen Polizeibehörden überschreiten gerade auf diesem Gebiete vielfach ihre Befugnisse. Man wird sehr wohl auch die genaue Bezeichnung der einschlägigen Verfügung auf den Verbotstafeln verlangen können.

Daß es sich bei Parkproblemen auch um ein „Verkehrs"problem handelt, läßt sich kaum widerlegen.

RA. Dr. **Konrad Landsberg**, Naumburg a. S.

einzelnen Kraftfahrer. Sie legt vielmehr nur den Begriff des „Parkplatzes" fest, indem sie bestimmt, wozu Parkplätze dienen und wie sie nach außen zu kennzeichnen sind. Ein Zwang, die eingerichteten Parkplätze zu benutzen, und ein Verbot, anderswo zu parken, ist daraus nicht herzuleiten. Deshalb hat das AG. mit Unrecht den Angekl. auf Grund von §§ 39 Abs. 1 und 60 WegeO. bestraft.

Was das AG. bisher festgestellt hat, rechtfertigt auch nicht, eine andere Strafvorschrift anzuwenden. § 39 Abs. 2 Satz 2 WegeO., den der Stadtvorstand in M. wohl beim Erlaß der Strafverfügung im Auge gehabt hat, kommt nicht in Frage. Diese Vorschrift gibt, soweit Kraftfahrzeuge in Frage kommen, keine selbständige Grundlage für ein Parkverbot durch die örtliche Polizeibehörde. Die ThürVerkuWegeO. regelt den Verkehr mit Fahrzeugen aller Art auf öffentlichen Wegen. Solche Vorschriften gelten für den Kraftfahrzeugverkehr sinngemäß, sofern nicht in der KraftfVerkVO. selbst andere Bestimmungen getroffen sind (§ 2 KraftfVerkVO.). Solche Bestimmungen enthalten die §§ 21 ff. KraftfVerkVO. § 28 regelt grundsätzlich das Parken. Danach ist es überall erlaubt. Nur darf das Kraftfahrzeug den Verkehr nicht behindern.

Eine Möglichkeit, das Parken zu beschränken, gibt § 30 KraftfVerkVO. In der Frage der Rechtsgültigkeit dieses Paragraphen bleibt der Senat bei seiner bisherigen Rspr. (vgl. das Urt. S 206/28 gegen N. v. 28. Sept. 1928) und bejaht die Rechtsgültigkeit (s. auch BayObLG.: JW. 1929, 2824). Danach kann die örtliche Polizeibehörde den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen durch PolVO. oder Verfügung verbieten. Zum „Verkehr" i. S. dieser Vorschrift gehört auch das Parken. Das ist zwar bestritten. Man muß es aber bejahen, um den Sinn des Gesetzes gerecht zu werden. Das dient den Belangen der Ordnung und Sicherheit auf öffentlichen Wegen. Ein stehendes Fahrzeug kann dafür aber ebenso eine Gefahr bedeuten, wie ein fahrendes. Wenn die Behörde das Fahren verbieten kann, muß sie deshalb auch das Stehenlassen untersagen können. Im Sinne des § 30 KraftfVerkVO. ist ein Kraftfahrzeug im „Verkehr", auch wenn es stillsteht, sofern es nur bereit und bestimmt ist, seine Fahrt fortzusetzen (vgl. das Urt. des BayObLG.: JW. 1926, 1998).

Mit den §§ 28 und 30 KraftfVerkVO. ist das Parken reichsrechtlich geregelt. Die Reichsregierung hat damit die erforderlichen Anordnungen i. S. von § 6 Abs. 1 Nr. 2 KraftfG. v. 3. Mai 1909 (RGBl. 437) i. d. Fass. des Gesetzes v. 21. Juli 1923 (RGBl. 743) und der VO. v. 5. und 6. Febr. 1924 (RGBl. 43, 42) erlassen. Für das Landesrecht ist deshalb nur noch Raum, soweit es sich im Rahmen des Reichsrechts bewegt (§ 6 Abs. 2 KraftfG.). Die Vorschrift des § 39 Abs. 2 Satz 2 WegeO. tut das, wenn man sie so auslegt:

Nach § 30 KraftfVerkVO. kann die örtliche Polizeibehörde durch PolVO. oder PolVfg. kraft reichsrechtlicher Ermächtigung das Parken auf bestimmten Wegen verbieten. Sie muß das durch Warnungstafeln kennzeichnen (§ 30 Abs. 3 KraftfVerkVO.). Auf den so bezeichneten Wegstrecken ist das Parken verboten.

Das bestätigt § 39 Abs. 2 Satz 2 WegeO. So ist es zu verstehen. Man kann diese Vorschrift aber nicht so verstehen, daß sie kraft Landesrechts die Polizei ermächtigte, unabhängig von den Voraussetzungen des § 30 KraftfVerkVO. das Parken zu beschränken. Eine solche Ermächtigung wäre wegen Verstoßes gegen das Reichsrecht unwirksam.

Die Vorschrift ist auch keine Bestimmung, die selbst unmittelbar übertreten werden könnte. Daraus folgt: wegen verbotenen Parkens kann man nur strafen, wenn der Täter durch die Aufstellung des Fahrzeuges den Verkehr behindert (§ 28 KraftfVerkVO.) oder gegen ein auf Grund von § 30 KraftfVerkVO. ordnungsgemäß ergangenes und bekanntgegebenes Polizeiverbot verstoßen hat. Das angefochtene Urt. stellt aber weder fest, daß der Wagen des Angekl. ein Hindernis gebildet hat, noch, daß ein Polizeiverbot über das Parken ergangen gewesen und der kleine Platz am Schützenhaus darunter gefallen sei. Die Aufstellung der Verbotstafeln allein bilde keine wirksame Anordnung. Da auf ihnen nicht angegeben war, von wem die Anordnung ausging, fehlt sowohl eine Voraussetzung für eine PolVO. wie für eine solche Verfügung (s. das Urt. des 1. StrSen. in der Sache gegen Feer und Flemming v. 26. Sept. 1924). Ihr Vorhandensein ist nur eine Bedingung der Strafbarkeit (OLG. Dresden, Archiv für Rechtspflege 1926 S. 302).

Das Urt. ist deshalb mit seinen tatsächlichen Feststellungen aufzuheben.

(OLG. Jena, Urt. v. 10. Jan. 1930, S 264/29.)

Mitgeteilt von OLGR. Dr. Zeunert Jena.

*

Königsberg.

8. § 1 Ziff. 6 KraftfVerkVO. regelt den Begriff der Dunkelheit auch für § 11 Abs. 2 a. a. O. †)

Der Angekl. ist wegen Übertretung des § 11 Abs. 2 KraftfVerkVO. mit der Begründung verurteilt, er habe, sobald das Tageslicht zum Erkennen des Kennzeichens für Kontrollbeamte nicht ausreiche, die Lampe seines Motorrades anzünden müssen. Diese Ansicht ist rechtsirrtümlich. Im § 1 Ziff. 6 a. a. O. ist bestimmt, welche Zeit als Dunkelheit gilt. § 11 Abs. 2 schreibt vor, daß während der Dunkelheit und bei starkem Nebel das Kennzeichen so zu beleuchten ist, daß es deutlich erkennbar ist. Es fehlt an jedem Anhalt dafür, daß der Begriff „Dunkelheit", der im § 1 i. S. der nachstehenden Vorschriften festgelegt sein soll, im § 11 gleichwohl ein anderer sein sollte als im § 1. Die Begründung des AR., § 1 beziehe sich nur auf die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge im allgemeinen zur Sicherung des Verkehrs, kann nicht durchschlagen, da die Sicherung des Verkehrs der Hauptzweck der gesamten Vorschrift der VO. ist. Die Begriffsbestimmung der Dunkelheit im § 1 ist gerade deshalb gegeben, um alle verschiedenartigen polizeilichen Sondervorschriften über die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge auszuschalten und auch die im Einzelfall auftauchenden Zweifel darüber zu beseitigen, ob nach der Beschaffenheit des Tageslichts und der sonstigen Witterungsumstände die Beleuchtung notwendig gewesen ist oder nicht. Nur für den Sonderfall des starken Nebels ist ohne Rücksicht auf die Tagesstunden die Beleuchtung vorgeschrieben. Im übrigen sollte nur die Tagesstunde maßgebend sein und kommt es nicht mehr darauf an, ob es im landläufigen Sinne dunkel war.

(OLG. Königsberg, Urt. v. 24. Febr. 1930, S 10/30.)

Mitgeteilt von OLGR. Sieloff, Königsberg i. Pr.

B. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Präsident Dr. v. Olshausen †, Senatspräsident Dr. Zielke, Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

[** Wird in den Amtl. Nachrichten für Reichsversicherung (Neue Folge der Amtl. Nachrichten des RVersA.) abgedruckt.]

1. § 1 Abs. 1 AngVersG. Versicherungspflicht der Schlafwagenschaffner.

Der Schlaf- und Speisewagenbetrieb der Mitropa ist dem Abschnitt A XVII der Bestimmung der Berufsgruppen der AngVers. v. 8. März 1924 (RGBl. I, 274) über „Verkehrswesen" zuzurechnen, da die Wagen im Verkehrsbetrieb der Reichsbahn laufen und der Kl. in diesem Betriebe tätig ist. Der Senat war jedoch der Ansicht, daß der Kl. unter die in dieser Berufsgruppe aufgeführten Angestellten nicht eingereiht werden kann, weil seine Tätigkeit eine völlig andere als diejenige der in den Nr. 1 und 2 a. O. aufgeführten Angestellten ist; insbes. kann er nicht als Materialienverwalter angesehen werden, obwohl er auch Materialien der Arbeitgeberin in gewissem Umfange zu verwalten hat, weil diese Tätigkeit nur einen ganz unerheblichen Teil seiner Gesamtbeschäftigung ausmacht. Aber auch zu den nach § 1 Nr. 2 AngVersG. versicherungspflichtigen „Betriebsbeamten, Werkmeistern und anderen Angestellten in einer ähnlich gehobenen oder höheren Stellung" gehört der Kl. nicht, noch fällt seine Tätigkeit unter den Oberbegriff des versicherungspflichtigen Angestellten; er ist vielmehr den in § 1226 RVO. aufgeführten Personen zuzurechnen.

(RVersA., Entsch. v. 31. Okt. 1929, III AV 6/29 B.) [v. O.]

Reichsversorgungsgericht.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Arendts, Berlin.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsversorgungsgerichts abgedruckt.]

1. Die Zusatzrente aus Abteilung B der Reichsbahn-Arbeiterpensionskasse I ist als Einkommen i. S. § 45 Abs. 2 RVersorgG. anzusehen.

(RVersorgGer., Urt. v. 28. Nov. 1929, M Nr. 7668/29, 1.) [A.]

Zu 8. Dem Urteil ist beizupflichten; insbes. wäre der Vorwurf unberechtigt, daß es zu formalistisch sei. § 1 KraftfVerkVO. gibt ausdrücklich in sieben Ziffern eine gesetzliche Interpretation wichtiger, in der KraftfVerkVO. verwendeter Begriffe. Damit ist zwingend festgestellt, z. B. daß als „Wege" i. S. der KraftfVerkVO. auch Plätze, Brücken und Durchgänge gelten, oder daß die „Dunkelheit" i. S. der KraftfVerkVO. ganz bestimmte, für jeden Tag eindeutig errechenbare Stunden umfaßt. Die in obiger Entsch. behandelte Tat hat sich außerhalb dieser Stunden ereignet. Da auch „starker Nebel" offenbar nicht vorhanden war, konnte § 11 Abs. 2 KraftfVerkVO. vom Kraftwagenführer hier nicht verletzt sein. Freilich hätte zweckmäßigerweise noch ein Hinweis gebracht werden sollen, daß auch kein Verstoß gegen andere Vorschriften der KraftfVerkVO. vorliegt, insbes. daß nicht gegen die in § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. enthaltene allgemeine Sorgfaltspflicht verstoßen ist, da diese Vorschrift, die anscheinend unausgesprochen dem Vorderrichter vorschwebte, hier nicht zur Anwendung kommen kann.

Prof. Dr. H. Peters, Berlin.

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preußisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von OVGR. Geh. RegRat von Kries u. RA. Dr. Görres, Berlin.

1. §§ 7, 25 JagdO. Jagdanteile der Deutschen Reichsbahngesellschaft. †)

Über die nicht mehr ganz neue Frage, wie sich der Pachtertrag eines gemeinschaftlichen, aber von einer Eisenbahnlinie durchschnittenen Jagdbezirkes zahlenmäßig zu verteilen habe, sind zwischen einer Reichsbahndirektion und dem Jagdvorsteher Streitigkeiten entstanden. Erstere verlangte mit dem vollen Umfange ihres Geländes berücksichtigt zu werden, letztere wollte diese nur in dem tatsächlich uneingeschränkten als berechtigt anerkennen. Das Verhältnis war das, daß von etwa 6 ha ländlichen Eigentums der Eisenbahnverwaltung annähernd 2 ha im gemeinschaftlichen Jagdbezirke verpachtet, die restlichen aber ausgeschlossen waren, weil ihre Einfriedigung den Jägern das Betreten verbot. Diese Ausscheidung hielt, wie gesagt, die Eisenbahnverwaltung für unrichtig. Alle drei Rechtszüge stellten sich auf ihren Standpunkt. Aus den Gründen des OVG.:

Die Meinung der Kl., sie habe ein Recht darauf, daß ihr ganzes Eigentum in die Verhältnisberechnung des Verteilungsplanes aufgenommen wäre, entspricht der schon öfter niedergelegten Rechtsauffassung des erkennenden Gerichts, der die Vorderrichter auch gefolgt sind.

Der Bekl. hat zwar mit Recht zur Geltung gebracht, daß der Jagdpachtzins einen Entgelt für die Gewährung der Jagdnutzung darstellt. Der Pachtertragsanteil des einzelnen Jagdgenossen ist aber nach den Bestimmungen in den §§ 7 und 25 JagdO. nicht in derselben Weise zu bewerten. Der Anteil stellt keinen Entgelt für den Jagdertrag seines Grundstücks dar. In den Bestimmungen ist ein Unterschied zwischen den anteilsberechtigten Jagdgenossen, je nachdem ihre Grundstücke einen großen oder einen kleinen Jagdertrag oder keinen bieten oder ob die Jagdausübung auf ihnen erschwert oder verboten ist, nicht getroffen. Vielmehr sind alle Grundstücke im gemeinschaftlichen Jagdbezirk beteiligt. Es kommt für die Höhe des Anteilsbetrages allein auf ihren Flächeninhalt an. Gleichgültig ist es, ob einzelne Grundstücke bei der Verpachtung des Bezirkes davon ausgeschlossen worden sind. Ihr Anteilsrecht erleidet dadurch keine Einbuße; ebensowenig steht die Einfriedigung ihrer Grundstücke und das Verbot, die Bahnanlagen zu betreten, ihrem Anteilsrechte entgegen. Die Einfriedigung würde einen Einfluß haben, wenn sie den Einlauf von Wild hinderte und wenn infolgedessen die Kl. einen Eigenjagdbezirk gebildet hätte; denn die Grundstücke würden dann aus dem gemeinschaftlichen Jagdbezirk ausgeschieden sein, und das Anteilsrecht würde verlorengegangen sein. Allein, die Bildung eines solchen Eigenjagdbezirkes hätte die Kl. der Jagdpolizeibehörde gegenüber erklären müssen, und das hat sie nicht getan.

Ein Eigenjagdbezirk aus den Grundstücken besteht also nicht. Das Hindernis, die Bahnanlagen zu betreten, bringt dem Jagdpächter keinen Nachteil, wenn sein Anspruch auf das Fallwild die gebührende Rücksicht erfährt. Die Art der Benutzung der Grundstücke im gemeinschaftlichen Jagdbezirk beeinflußt ihr Anteilsrecht nicht. Auch bebaute Grundstücke, Gärten, Hofräume usw. sind zu bedenken. Einen Verzicht des Rechtsvorgängers der Kl., des preuß. Staatsbahnfiskus, auf den Jagdertragsanteil kann der Bekl. ihr nicht entgegenhalten (OVG. 78, 362). Seinen Vorwurf einer ungerechtfertigten Bereicherung muß er als unbegründet erkennen, wenn er die angeführten gesetzlichen Bestimmungen in Erwägung zieht. Es war also nur zu entscheiden, welcher Anteil am Jagderträgnis des Pachtjahres 1928 auf die Kl. im Verteilungsplan entfällt. Dieser Anteil beträgt nicht 24,98 RM, wie der Kreisausschuß irrigerweise berechnet hat; sondern der angegebenen Grundfläche entsprechend 25,39 RM.

(PrOVG., Entsch. v. 17. Okt. 1929, III C 25/29.)

Zu 1. Wesentlich erscheint der Grundsatz, „alle Grundstücke sind im gemeinschaftlichen Jagdbezirk beteiligt, und es kommt für die Höhe des Anteils vor allen aber auf ihren Flächeninhalt an". Damit ist der Verteilungsmaßstab gegeben. Daß es sich in der Tat nur um einen Unterschied von 0,41 RM handelte, den das OVG. der Eisenbahnverwaltung entgegen den Vorderrichtern zusprach, ändert an der Rechtslage nichts, die nunmehr wohl als einwandfrei geklärt angesehen werden muß.

ORegR. Hanow, Frankfurt a. O.

C. Ausländische Gerichte.

Österreich.

Oberster Gerichtshof Wien.

1. Eisenbahnhaftpflicht bei durchgehendem Verkehr. Wird auf einer im Gebiete der Bahn B gelegenen Strecke die Zugsförderung durch Angestellte und Betriebsmittel der Bahn A gegen Ersatz der Eigenkosten seitens der Bahn B besorgt, während letztere den sonstigen Bahndienst versieht und auch die Einnahmen und der Betriebsnutzen dieser Strecke ausschließlich ihr zukommen, so liegt alleinige Betriebsführung durch B, und nicht etwa gemeinsame oder mehrfache Betriebsführung durch A und B vor. Ereignet sich auf dieser Teilstrecke ein Unfall, so trifft die Erfolghaftung nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz nur B und nicht auch A.

(OGH. Wien, Entsch. v. 22. Mai 1930, 2 Ob 452/30, Rspr. 12, 124 ff.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Maximilian Kößler, Wien.

*

2. Automobilrecht. Abgrenzung zwischen entgeltlicher und Gefälligkeitsfahrt. Der Ersatz des auf einer Reise zu verwendenden Benzins macht die Beförderung noch nicht zu einer entgeltlichen. †)

Die Rev. der Kl. wendet sich gegen die Ansicht der Vorgerichte, daß die Benutzung des Wagens durch die Kl. nicht gegen Entgelt geschehen sei. Die Meinung, bei Entgeltlichkeit der Benutzung sei an einen Gewinn für den Beisteller des Wagens gedacht, wird als unrichtig bezeichnet; überdies wäre der Ersatz der Kosten des Benzins für den Bekl., der auch, wenn die Kl. nicht mitgefahren wären, mit seiner Gattin die Reise unternommen hätte, tatsächlich ein Gewinn gewesen. Die Rev. ist nicht im Rechte. Das Gesetz spricht nur von der Benutzung gegen Entgelt ohne nähere Angabe über dessen Höhe. Da dieser Art der Benutzung die Beförderung im gewerbsmäßigen Transport oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen gleichgestellt ist und von ihr die gesteigerte Haftung des Lenkers und Eigentümers abhängt, muß angenommen werden, daß nicht jede auch noch so geringe Leistung als Entgelt i. S. des Gesetzes zu werten ist, sondern nur eine solche, welche wirtschaftlich noch ein Entgelt darstellt; wenn also die Leistung des Benutzers im Verhältnisse zum angemessenen Entgelt nicht übermäßig gering ist. Es soll dem Fahrer und dem Beisteller des Wagens nicht zugemutet werden, noch die erhöhte Haftung nach dem KraftfG. auf sich zu nehmen, wenn der Beförderte mit den Aufwendungen nur in einem solchen Maße beiträgt, daß die Gestattung der Benutzung noch als Erweisung einer Gefälligkeit anzusehen ist.

Zu den Aufwendungen anläßlich einer Fahrt gehört nicht nur Verzinsung und Amortisierung des Anschaffungspreises, sondern auch die Abnutzung des Wagens, insbes. auch der Reifen durch die Fahrt, Versicherung oder selbständige Tragung der Gefahr für Schäden durch oder an dem Wagen, Steuern, Garagierung und Wartung des Wagens, Kosten des Betriebsstoffes (Öl, Benzin). Im Verhältnisse zu all dem ist der Ersatz des auf einer Reise zu verwendenden Benzins ein so geringer Aufwand, daß dieser Ersatz die Beförderung nicht zu einer entgeltlichen macht. Hieran ändert nichts, daß der Bekl. und seine Gattin die Reise auch unternommen hätten, wenn die Kl. sich an ihr nicht beteiligt hätten, also dem Bekl. durch die Mitnahme der Kl. kein Nachteil, sondern durch Ersatz des Benzins, sogar ein Vorteil erwachsen wäre; denn entscheidend ist das für die Benutzung gewährte Entgelt, bei dessen Beurteilung nicht maßgebend ist, welche Gründe den Bekl. bewogen haben, die Kl. zur Teilnahme an der Fahrt einzuladen.

(OGH. Wien, Entsch. v. 4. Febr. 1930, 2 Ob 57/30, GZ. 1930, 189, 190.)

Zu 2. Während in Deutschland von dem Haftpflichtanspruche Personen ausgeschlossen erscheinen, die selbst (bei Sachschäden: deren Sachen) mit dem Kraftfahrzeug befördert worden sind, oder die im Betriebe des Fahrzeugs tätig waren, bestimmt § 4 des Österr. AutomobilhaftpflG., daß die §§ 1, 2 keine Anwendung finden „auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung von Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, daß diese Benutzung gegen Entgelt oder im gewerbsmäßigen Personen- oder Sachentransport oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah ..." Es kommt also auf die Frage der Entgeltlichkeit an (vgl. über diesen und andere Unterschiede zwischen deutschem und österr. Haftpflichtrecht einerseits Bartsch, andererseits Wussow: Gutachten für den 35. Deutschen Juristentag, I, insbes. S. 66, 75, 76 und 108—110). Vom Standpunkte des österr. Rechtes aus ist die Frage sehr interessant, ob die häufig vorkommende Vereinbarung des Ersatzes der Benzinkosten den Charakter der unentgeltlichen Mitnahme ausschließe oder nicht. Im vorliegenden Falle wird diese Frage vom OGH. mit plausiblen Argumenten verneint.

RA. Dr. Maximilian Kößler, Wien.

Frankreich.

Cour de Cassation.

1. Beweislast bei Automobilunfällen in Frankreich.

Der Kassationshof hat in einer Sitzung seiner vereinigten Senate v. 13. Febr. 1930 eine bedeutsame Entsch. auf dem Gebiet der Haftung für Automobilunfälle getroffen.

Eine derartige Plenarsitzung der vereinigten Senate findet statt, wenn eine Cour d'Appel, an die von der Cour de Cassation ein Fall zur anderweitigen Entscheidung verwiesen wurde, trotzdem die gleiche Entscheidung trifft wie die Cour d'Appel, deren Entscheidung der Kassationshof eben verworfen hatte.

Der Tatbestand — Verletzung eines Fußgängers ohne erkennbares Verschulden des Fahrzeugführers — bietet keine Besonderheit.

Wichtig ist nur, daß nunmehr nach dem Urteil des Kassationshofs der Fahrzeugführer (celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui) gem. Art. 1384 § 1 beweisen muß, daß ihn kein Verschulden trifft.

Und zwar ist dieser Beweis nur möglich durch den Nachweis:

1. unabweisbaren Zufalls (cas fortuit);
2. höherer Gewalt (force majeure);
3. einer außerhalb seines Willensbereichs bestehenden Ursache (cause étrangère qui ne lui soit pas imputable).

Es genügt also hinfort nicht mehr nachzuweisen, daß der Führer keinen Fehler begangen hat oder daß der Grund des Unfalles unbekannt geblieben ist.

Dabei betont die Cour de Cassation ausdrücklich, daß es i. S. des Art. 1384 gleichgültig sei, ob die Natur der Sache gefahrbringend ist, sondern daß es vielmehr ausschließlich darauf ankomme, daß die Sache der Obhut jemands anvertraut war.

Die bisherige Rspr. verschiedener Cours d'Appel hatte dahingehend argumentiert, daß Art. 1382 und nicht Art. 1384 Code civil anzuwenden sei. Nach Art. 1382 aber hat der Geschädigte den entstandenen Schaden und das Verschulden des Schädigers zu beweisen.

Dieser Rechtsstandpunkt ist nunmehr endgültig verlassen, und es obliegt dem Lenker des Fahrzeugs, dem Urheber des Schadens, die Beweislast darzulegen, daß ihn kein Verschulden treffe. Die Praesumptio der Verantwortung ist gegen ihn.

Eine derartige Entscheidung der vereinigten Senate ist maßgebend für die untergeordneten Gerichte.

(Cour de Cassation, Entsch. v. 13. Febr. 1930.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Georg Dietz, Paris.

Die Zeilerschen Umwertungszahlen.

Monatsdurchschnitte	Geldwertzahlen	Wohlstandszahlen	Umwertungszahlen
Mai 1930	1,467 Bill.	86,0 %	1,26 Bill.
Juni	1,476 „	86,5 %	1,28 „
Juli	1,493 „	87,0 %	1,30 „
August	1,488 „	87,5 %	1,30 „

Übersicht der Rechtsprechung.

A.

Zivilrecht.

Zivilprozeßordnung.

§ 811 ZPO. Pfändungsschutz des Kraftwagens. OLG. Jena 2880[1]

B.

Strafrecht.

I. Materielles Recht.

Strafgesetzbuch.

§§ 59, 222, 230 StGB.; § 24 KraftfVerkVO. Zur Annahme einer schuldhaften Verletzung des Vorfahrtsrechts ist erforderlich, daß der Angekl. die den Vorfahrtsfall begründenden örtlichen Voraussetzungen kannte oder daß er sich in einem verschuldeten Irrtum hierüber befand. RG. 2868[16] 2864[12]

§ 222 StGB. Greift ein Mitbenutzer des Kraftwagens, durch unbesonnenes Fahren ängstlich geworden, unsachgemäß in die Steuerung ein, und wird hierdurch ein Unfall verursacht, so ist der Kausalzusammenhang zwischen dem Verhalten des Wagenführers und dem eingetretenen Unfall nicht unterbrochen. Voraussehbarkeit des Erfolges in diesem Fall. RG. 2874[23]

§§ 222, 230 StGB. Fahrlässigkeit durch Verletzung des Vorfahrtsrechts. RG. 2865[13] 2866[14] 2867[15] 2868[16]

§§ 222, 230 StGB.; § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.; § 267 StPO. Die Feststellung, daß der Überblick über die Fahrbahn behindert war und die Bejahung der Schuldfrage macht eine vollständige Klarlegung der örtlichen Verhältnisse und eine ausführliche, von Unklarheiten und Widersprüchen freie Darstellung des tatsächlichen Hergangs des Automobilunfalls erforderlich. RG. 2872[20]

§§ 222, 230 StGB. Fahrlässigkeit des Kraftwagenführers. Abgestiegener Radfahrer als entgegenkommender Wegebenutzer. Nicht genügend gerechtfertigtes Abweichen von einer Verkehrsvorschrift (links ausweichen). Voraussehbarkeit „kleiner Bewegungen" von Menschen, Tieren, Gegenständen. RG. 2873[22]

§§ 222, 230 StGB. Mit einem unbesonnenen Verhalten der auf der Straße verkehrenden Personen muß der Führer eines Kraftwagens insoweit rechnen, als dies Verhalten der Erfahrung des Lebens entspricht. RG. 2876[24, 25]

§§ 222 Abs. 2 und 230 Abs. 2 StGB. Im Sinn der genannten Paragraphen ist nicht je ein besonderer Beruf als Personen- bzw. als Lastkraftwagenführer anzuerkennen. Auf den Besitz eines bestimmten Führerscheins kommt es nicht an. RG. 2862[11]

§§ 222, 230 StGB. Der auf unrichtiger Beurteilung der örtlichen Verhältnisse beruhende Irrtum des Kraftwagenführers, er habe das Vorfahrtsrecht gegenüber einem anderen, seitlich herankommenden Kraftfahrzeug, kann die Fahrlässigkeit ausschließen. RG. 2864[12]

§ 230 StGB.; § 18 KraftfVerkVO. Freisprechung des Kraftwagenführers wegen Unmöglichkeit der Aufklärung des Sachverhalts. RG. 2876[26]

§ 230 Abs. 2 StGB. Anwendung dieser Vorschrift auf einen Motorradfahrer. RG. 2862[10]

§ 230 Abs. 2 StGB. ist nicht anwendbar gegen einen Kraftfahrzeugführer, dem der Führerschein entzogen ist. RG. 2860[7]

§ 230 StGB. Zum Begriff der Fahrlässigkeit im Sinne dieser Vorschrift. RG. 2870[18]

§ 363 StGB.; §§ 2—5, 24 KraftfG.; §§ 14 f. KraftfVerkVO. Der Führerschein gehört nicht zu den in § 363 StGB. genannten Zeugnissen. RG. 2860[8]

§ 366 Ziff. 10 StGB.; § 10 Abs. 1 Berl. StraßO. Pflicht des Kraftdroschkenführers zur Nüchternheit. KG. 2882[3]

Militärstrafgesetzbuch.

§§ 29, 53, 55 Ziff. 2 MilStGB. Wer als Kraftfahrzeugführer der Reichswehr bei Ausführung einer anbefohlenen Fahrt eine fahrlässige Körperverletzung i. S. von § 230 Abs. 2 StGB. begeht, hat deshalb noch nicht auch eine „militärische Dienstpflicht" verletzt. OLG. Dresden 2882[4]

Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Bei einer unentgeltlichen Gefälligkeitsfahrt kann unter besonderen Umständen die Haftung für Fahrlässigkeit als erlassen gelten. — Keine Haftung einer GmbH. gegenüber einem Wageninsassen bei einem Unfall, der sich bei privater Benutzung ihres Kraftwagens ereignet. — Zur Frage der Haftung eines mitfahrenden, des Fahrens unkundigen Gesellschafters. RG. 2854[4]

§§ 7 Abs. 2, 18 KraftfG.; Art. 131 RVerf. 1. Ein Kraftfahrer, der mit der Möglichkeit zu rechnen hat, daß ein entgegenkommendes Kraftfahrzeug nicht abblendet, muß so langsam fahren, daß er sofort halten kann. 2. Ein Fußgänger, der in dunkler Nacht bei starkem Verkehr an einem von der Fahrbahn nicht abgegrenzten Fußweg gelegentlich auf die Fahrbahn übertritt, handelt damit nicht schuldhaft. RG. 2848[1]

§§ 7, 8 KraftfG. Aufhebung wegen lückenhafter Begründung. RG. 2849[2]

§§ 7, 18 KraftfG. Der Bereich der Be-

triebsvorgänge beim Betrieb eines Kraftwagens ist im allgemeinen der gleiche wie beim Betrieb der Eisenbahn. Das Absteigen des Führers des Kraftwagens ist ein Betriebsvorgang. RG. 2856 [5]

§ 12 KraftfG. Eine Ordnungswidrigkeit nach § 12 KraftfG., § 377 RAbgO. stellt eine Steuerzuwiderhandlung i. S. des § 356 RAbgO. dar, so daß bei einheitlichem Zusammentreffen mit einer nach einem anderen Gesetz strafbaren Tat § 383 Abs. 1 RAbgO. anzuwenden ist. RG. 2862 [11]

§ 12 KraftfG. Die hier festgesetzten Summen sind unabhängig von der Zahl der ersatzberechtigten Personen. — Zulässigkeit der Feststellungsklage für künftige Ansprüche, wenn der Verpflichtete nicht ganz allgemein anerkannt hat, zur Zahlung einer Rente gemäß dem KraftfG. verpflichtet zu sein. RG. 2853 [3]

§ 17 KraftfG. Zusammenstoß zwischen Kraftwagen und Fuhrwerk. Macht ein Ehemann Ansprüche seiner Frau geltend, so muß das Grundurteil eine Scheidung der Ansprüche des Mannes und der Frau ersehen lassen. Ist der Schaden durch Scheuen des Pferdes mitverursacht worden, so hat Prüfung nach § 833 BGB. und § 17 KraftfG. einzutreten. RG. 2857 [6]

§§ 22 Abs. 1 Satz 1, 7 KraftfG. Zur Verurteilung wegen Vergehens gegen § 22 Abs. 1 Satz 1 KraftfG. genügt bedingter Vorsatz. RG. 2873 [21]

§ 22 KraftfG.; § 18 KraftfVerkVO. Überqueren der Straße durch gebrechliche Personen. Zur Führerflucht. BayObLG. 2877 [3]

§ 24 Abs. 2 KraftfG. „Halter eines Kraftfahrzeugs" ist derjenige, der das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt, gleichviel ob er Eigentümer, Nießbraucher, Pächter, Mieter, Entleiher oder dgl. ist. RG. 2861 [9]

Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

§§ 1 Nr. 5, 22 II KraftfVerkVO. „Wegebenutzer". Auch ein sein Fahrrad schiebender Fußgänger ist ein Wegebenutzer i. S. der §§ 1 Nr. 5, 23 KraftfVerkVO. BayObLG. 2876 [1]

§ 11 KraftfVerkVO. Wenn die Beleuchtungsvorrichtungen nicht in vorgeschriebenem Zustand sind, ist nicht ohne weiteres der Tatbestand einer strafbaren Handlung erfüllt. Es kommt vielmehr auf die Tageszeit und die Beleuchtungsverhältnisse an. OLG. Jena 2884 [6]

§§ 17, 18, 23 KraftfVerkVO.; § 21 KraftfG.; §§ 222, 73 StGB.; § 354 StPO. Fahrlässige Tötung. Zu den Begriffen „Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn" in § 18 Abs. 2 und „unübersichtliche Wegestelle" in § 23 Abs. 4 KraftfVerkVO. § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. enthält nur eine allgemeine Sorgfaltsregel, aber keinen selbständigen Straftatbestand und keine blankettausfüllende Norm. RG. 2870 [19]

§ 18 KraftfVerkVO.; § 22 KraftfG. Überqueren der Straße durch gebrechliche Personen. Zur Führerflucht. BayObLG. 2877 [3]

§ 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB.; § 267 StPO. Die Feststellung, daß der Überblick über die Fahrbahn behindert war und die Bejahung der Schuldfrage macht eine vollständige Klarlegung der örtlichen Verhältnisse und eine ausführliche, von Unklarheiten und Widersprüchen freie Darstellung des tatsächlichen Hergangs des Automobilunfalls erforderlich. RG. 2872 [20]

§§ 18 Abs. 2, 3, 24 KraftfVerkVO.; § 230 StGB. Der Kraftwagenführer, dem das Vorfahrtsrecht zusteht, ist bloß wegen der Einmündung einer Seitenstraße noch nicht zur Herabminderung seiner Fahrgeschwindigkeit verpflichtet. KG. 2882 [2]

§ 18 III KraftfVerkVO. Der mitfahrende Eigentümer des Kraftwagens ist verpflichtet, einzugreifen, wenn er merkt, daß der Fahrer eine unzulässige Geschwindigkeit einschlägt. Veranlaßt er nichts, dann ist er strafrechtlich verantwortlich. BayObLG. 2876 [2]

§§ 18, 21, 24 KraftfVerkVO. Voraussetzungen des Vorfahrtsfalles. RG. 2865 [13] 2866 [14] 2867 [15] 2868 [16] [17]

§§ 18, 24, 26 KraftfVerkVO. Vorfahrtsrecht nach § 24, Verpflichtung zum Langsamfahren nach § 18 Abs. 2, zum rechtzeitigen Anzeigen einer Fahrtrichtungsänderung nach § 26 KraftfVerkVO. RG. 2868 [17]

§ 21 b der VO. v. 5. Dez. 1925 (RGBl. I, 439) i. d. Fass. v. 28. Juli 1926 (RGBl. I, 425). Unter welchen Umständen darf ein Führer eines Kraftfahrzeuges rechts überholen? RG. 2870 [18]

§ 23 KraftfVerkVO. Verstoß gegen die Vorschriften des Überholens, wenn dabei der voranfahrende Wagen beschädigt wird. OLG. Jena 2883 [5]

§ 23 Abs. 1 KraftfVerkVO. Für die Frage, ob ein Kraftwagenführer eine haltende Straßenbahn von links her überholen darf, kommt es darauf an, ob nicht nur an der Haltestelle, sondern auf dem ganzen Überholungswege, die Straßenbreite rechts von der Straßenbahn Platz für das überholende Kraftfahrzeug bietet. BayObLG. 2878 [4]

§§ 24, 26 KraftfVerkVO. Vorfahrtsrecht. RG. 2865 [14] 2866 [15] 2867 [16] 2867 [17]

§§ 26, 23 Abs. 3 KraftfVerkVO. Unter Umständen ist der Führer trotz der Zeichengebung mittels einer mechanischen Einrichtung auch zur Zeichengebung mit der Hand verpflichtet. — Zur Sorgfaltspflicht beim Überholen bei Änderung der Fahrtrichtung. BayObLG. 2878 [5]

§§ 28, 30 KraftfVerkVO.; § 39 Thür. VerkuWegeO. über das Parken der Kraftfahrzeuge. OLG. Jena 2884 [7]

Münchener Straßenverkehrsordnung.

Zur Auslegung des § 6 Abs. 5 Münchener StraßVerkO. v. 23. Aug. 1927. BayObLG. 2879 [6]

C.

Steuerrecht.

Reichsabgabenordnung.

Eine Ordnungswidrigkeit nach § 12 KraftfG., § 377 RAbgO. stellt eine Steuerzuwiderhandlung i. S. des § 356 RAbgO. dar, so daß bei einheitlichem Zusammentreffen mit einer nach einem anderen Gesetz strafbaren Tat § 383 Abs. 1 RAbgO. anzuwenden ist. RG. 2862 [11]

D.

Sonstiges öffentliches Recht.

Reichsverfassung.

Art. 131 RVerf. Ein Reichswehrsoldat, der Offiziere dienstlich nach beendeter Übung im Kraftwagen fährt, handelt in Ausübung öffentlicher Gewalt. Art. 131 RVerf. ist auch anwendbar, wenn das Verschulden des Beamten auf der Vermutung des § 18 KraftfG. beruht. RG. 2848 [1]

Soziales Versicherungsrecht und Versorgungsrecht

s. S. 2885.

Preußische Jagdordnung.

§§ 7, 25 JagdO. Jagdanteile der Deutschen Reichsbahngesellschaft. PrOVG. 2886 [1]

E.

Ausländisches Recht.

Österreich.

Automobilrecht. Abgrenzung zwischen entgeltlicher und Gefälligkeitsfahrt. Der Ersatz des auf einer Reise zu verwendenden Benzins macht die Beförderung noch nicht zu einer entgeltlichen. ObGH. Wien 2886 [2]

Eisenbahnhaftpflicht bei durchgehendem Verkehr. Wird auf einer im Gebiete der Bahn B gelegenen Strecke die Zugsförderung durch Angestellte und Betriebsmittel der Bahn A gegen Ersatz der Eigenkosten seitens der Bahn B besorgt, während letztere den sonstigen Bahndienst versieht und auch die Einnahmen und der Betriebsnutzen dieser Strecke ausschließlich ihr zukommen, so liegt alleinige Betriebsführung durch B, und nicht etwa gemeinsame oder mehrfache Betriebsführung durch A und B vor. Ereignet sich auf dieser Teilstrecke ein Unfall, so trifft die Erfolghaftung nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz nur B und nicht auch A. ObGH. Wien 2886 [1]

Frankreich.

Beweislast bei Automobilunfällen in Frankreich. Cour de Cassation 2887 [1]

Für die Schriftleitung verantwortlich: Justizrat Dr. Dr. Julius Magnus, Berlin W 62, Maaßenstraße 27. (Fernsprecher: Lützow 6363)
Druck: Oscar Brandstetter in Leipzig.